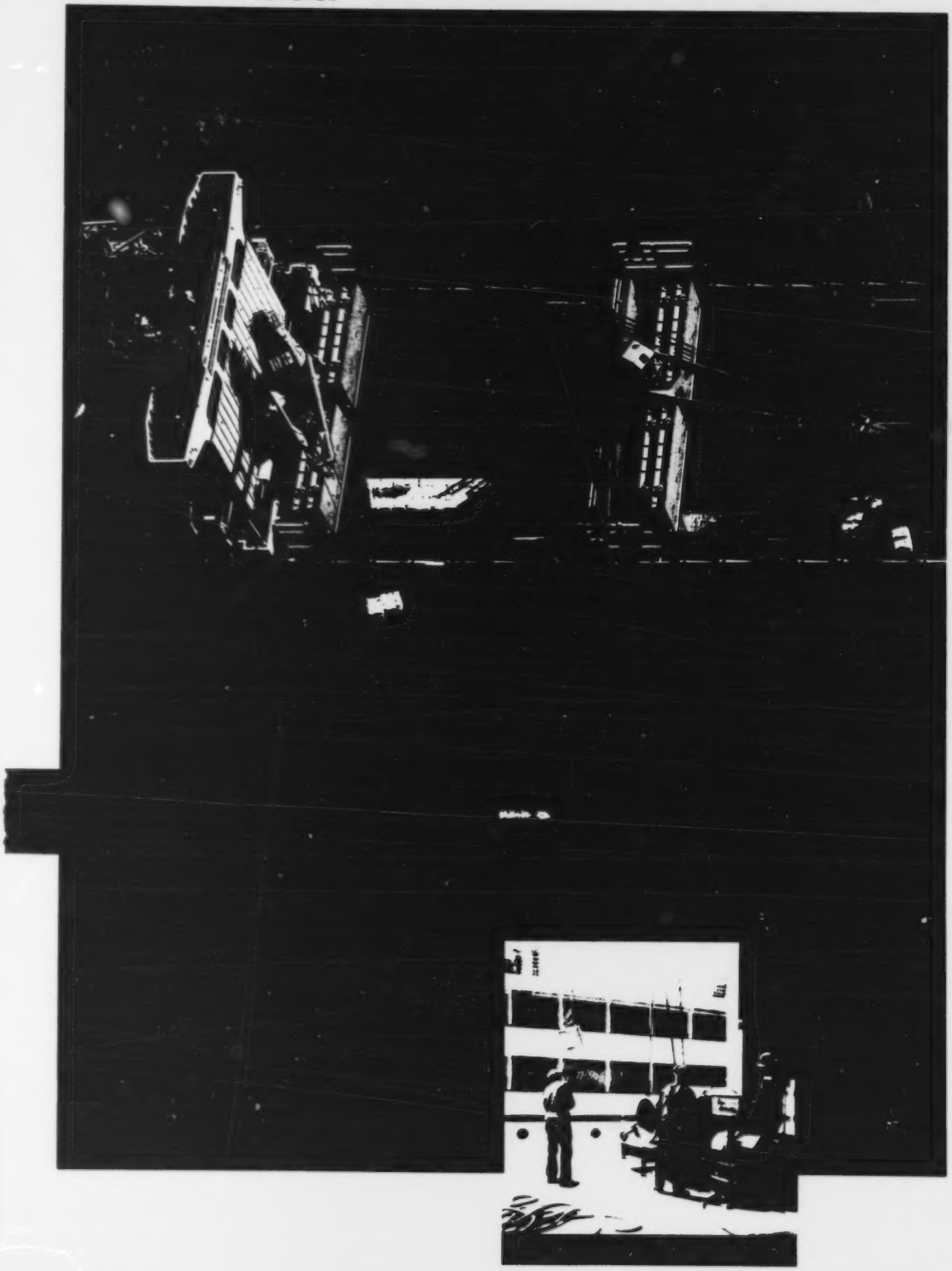
Ports Canada

Report to the Minister 1985



86-04615/

Table of Contents

Message from the Chairman of the Board and the President and Chief Executive Officer	**1**
Ports Canada Five Year Financial Review	**2**
Ports Canada Five Year Review of Traffic	**3**
Corporate Directory	**4**
Fifty Years of Progress - Historical Overview	**5**
Canada Ports Corporation	**11**
Halifax Port Corporation	**25**
Montréal Port Corporation	**31**
Prince Rupert Port Corporation	**37**
Port of Québec Corporation	**43**
St. John's Port Corporation	**49**
Vancouver Port Corporation	**55**

Ports Canada Profile

"Ports Canada" describes a federal system of ports administered pursuant to the Canada Ports Corporation Act which was proclaimed in 1983. Six of these ports are autonomous local port corporations located in Halifax, Montréal, Prince Rupert, Québec, St. John's and Vancouver. The other ports are directly administered by the Canada Ports Corporation and are located in Belledune, Chicoutimi, Churchill, Port Colborne, Prescott, Saint John, Sept-Îles and Trois-Rivières.

Ports Canada handles nearly half of the overall Canadian port traffic and more than 95 percent of container traffic. It is, therefore, an effective means for the implementation of the national port policy. The policy provides for, at the best cost possible and in a manner equitable to all users, the services necessary for Canada's international shipping trade at national, regional and local levels.

The system operates on a decentralized basis; each of the local port corporations functions with a high degree of autonomy in the administration of their own port. In providing a public service, the ports are administered according to common commercial principles.

The Canada Ports Corporation's head office is located in Ottawa.

Message from the Chairman of the Board and the President and Chief Executive Officer

A.R. Huntington

Denis de Belleval

Ports Canada completed a successful year in 1985. A keynote speech by the Minister of Transport at the outset of the year provided a framework for the relationship among the port corporations that constitute Ports Canada. Inspired by the Minister's direction, the Board of Directors of the Canada Ports Corporation realigned the organization of the National Office to ensure continued and effective provision of service to all ports in the system.

The year 1985 marked our third year under the new legislation. With the establishment of a local port corporation at St. John's, Ports Canada took another step in the fulfilment of the objectives defined in the legislation.

Ports Canada had another strong financial performance in 1985 with revenues of $217 million, and net income of $52 million on port operations. The May 1985 federal budget saw the introduction of the cash recovery measure, requiring Ports Canada to make an extraordinary payment to the shareholder in the amount of $133 million, $83 million of which was due in 1985.

There was a slight decrease in total tonnage handled by Ports Canada facilities in 1985. The decrease is mainly due to lower grain exports. In the handling of containers, however, Ports Canada recorded another strong performance of 9 million tonnes, which accounted for over 95 percent of Canada's container traffic. Maintaining a competitive position in container traffic vis-à-vis U.S. ports remains a challenge for both our ports and the Canadian rail system.

Our ports face increasing competitive pressures as a result of instability within the world maritime industry. Low financial returns mainly due to excess capacity, technological changes, and the effects of a deregulated transportation environment in the U.S. are contributing factors. Market forces are obliging greater cooperation between water and surface transportation modes. Door to door and point to point pricing are among the most significant competitive innovations. Our ports must adapt their procedures and facilities to keep pace.

We expect satisfactory performance in 1986, though it is apparent at this time that below-normal international commodity movements will not improve in the short-term.

This year marks the 50th anniversary of the creation of the National Harbours Board. Ports Canada. At the World Business Showcase Expo 86, Ports Canada will have a presentation for marketing its facilities, confirming relationships with existing clients and meeting prospective customers.

Our performance in 1985 has been due to the energy and dedication of all people within the Ports Canada system and the relationship they have with clients and associates. On behalf of the Board of Directors we express gratitude for the accomplishments of the year.

A final word of acknowledgement to the Minister of Transport, the Honourable Don Mazankowski, for his leadership as we enter the coming era of change and challenge.

The Honourable A.R. Huntington
Chairman of the Board

Denis de Belleval
President and Chief Executive Officer

Ports Canada Five Year Financial Review

(in millions except for average number of employees and ratios)

	1985	1984 (restated)	1983	1982 (restated)	1981
Financial Results					
Revenue from operations	$216.8	$214.1	$202.2	$190.8	$180.8
Operating expenses	193.4	186.6	178.0	162.0	147.2
Operating income (loss)	23.4	27.5	24.2	28.8	33.6
Investment income – net	26.8	24.2	22.6	28.7	26.2
Net income before RTI*	51.9	57.8	35.0	57.5	59.8
Cash provided by operating activities	76.4	74.6	73.7	72.6	69.8
Financial position at year end					
Working capital	$212.0	$189.8	$160.1	$145.8	$107.3
Fixed assets – at cost	962.3	914.0	892.9	850.6	752.4
Total assets	973.9	926.1	865.8	814.3	681.3
Equity of Canada	322.3	275.3	218.8	183.9	106.3
Capital expenditures	$64.1	$96.6	$74.6	$125.6	$65.0
Federal capital financing					
Grants	$14.3	$35.4	$10.5	$24.0	$17.4
Loans	5.2	4.9	7.1	7.9	—
Recoverable contribution	—	0.4	8.4	40.6	0.2
Employees					
Average number of employees	1,517	1,637	1,695	1,760	1,766
Ratios					
Operating revenue/tonne	$1.40	$1.30	$1.41	$1.39	$1.13
Tonnes/employee	102,307	100,672	84,897	77,841	90,883
Operating cash flow/ operating gross assets	7.5%	7.6%	7.7%	8.0%	8.8%

* Ridley Terminals Inc.

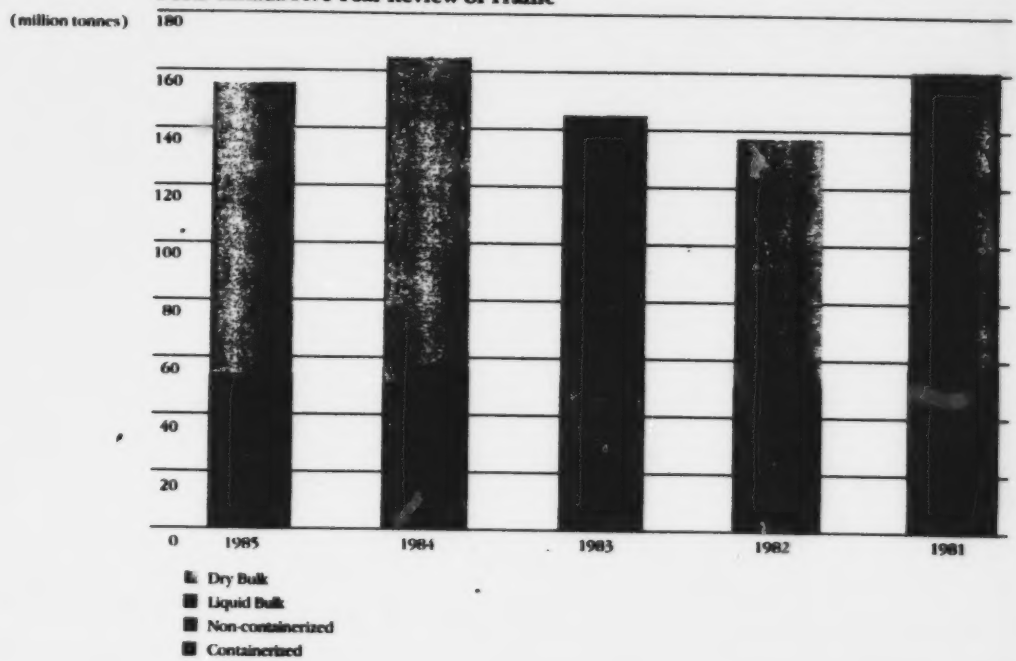
Revenue from operations for Ports Canada was $217 million for the year, a slight increase from $214 million in 1984. Local port corporations' revenue from operations in 1985 was $193 million, up from $189 million in the previous year. Revenue from operations for the Canada Ports Corporation was $24 million in 1985.

The 1985 income from operations for Ports Canada, before depreciation, was $45 million, a decrease of $4 million from the previous year. Net income from operations, after depreciation, was $23 million.

Net income from all ports in 1985, including income from investments, was $52 million, down from $58 million in 1984. Ports administered as local port corporations had a net income in 1985 of $49 million, a decrease of $6 million, while the eight ports administered by the Canada Ports Corporation had a net income of $3 million, nearly equal to the previous year.

The working capital of Ports Canada was $212 million compared with $190 million in 1984. Funds expended for capital projects in 1985 totalled $64 million of which $47 million were spent by local port corporations and $17 million by the Canada Ports Corporation. Major projects included the expansion and upgrading of facilities in Halifax, Montréal and Vancouver as well as the relocation of port facilities in Sept-Îles and Chicoutimi.

Ports Canada Five Year Review of Traffic



In spite of a decrease in grain traffic, a good performance was recorded in 1985 with 155 million tonnes of cargo handled by private facilities leased by Ports Canada, as well as Ports Canada's own facilities.

In 1985, total tonnage handled through Ports Canada's own facilities was 71 million tonnes, slightly down from 73 million tonnes recorded in 1984. The local port corporations handled 64 million tonnes through their facilities, the same volume as in the previous year. Total tonnage through Canada Ports Corporation facilities was down from 9 million tonnes in 1984 to 7 million tonnes in 1985.

Ports Canada handled 23 million tonnes of grain, down 23 percent from 30 million tonnes in 1984. This decrease in grain shipments was experienced by both east and west coast ports and reflects the poor domestic grain harvest of the previous year. Other contributing factors were, on one hand, uncertainties in international markets due to increased competition by exporting countries of the European Common Market, the United States, Australia, Argentina and, on the other hand, good harvests produced by customer countries in Eastern Europe as well as China.

In contrast, coal shipments showed strong results in spite of a world production surplus. Coal shipments were up by 12 percent from 1984 to 28 million tonnes.

Despite strong competition from U.S. ports, container shipments totalled 9 million tonnes or 900,000 TEU (20-foot equivalent units), slightly above the previous year's results. The ports of Halifax, Montréal, Saint John and Vancouver handled over 95 percent of Canada's total container traffic in 1985. The performance of the Port of Montréal was particularly encouraging with an increase of 7 percent over the previous year.

Corporate Directory

Board of Directors

The Honourable A.R. Huntington
Chairman
Ottawa, Ont.

Ian G. Stott
Vice-Chairman
President, Stott Aluminum
Sydney, N.S.

Denis de Belleval
President
Canada Ports Corporation
Ottawa, Ont.

Raymond V. Beck
Chairman
Halifax Port Corporation
Halifax, N.S.

Ronald Corey
Chairman, Montréal Port Corporation
President, Montréal Canadian Hockey Club Inc.
President, Montréal Forum Inc.
Montréal, Que.

Brian Keple
President
Regina Cartage & Storage
Regina, Sask.

The Honourable O.E. Lang
Executive Vice-President
Pioneer Grain
Winnipeg, Man.

Richard Lester
Manager, Vancouver Office
Parrish & Heimbecker Limited
Vancouver, B.C.

A. MacLean
Principal
Dalhousie Regional High School
Dalhousie, N.B.

C. Peter MacLean
Vice-President
J.W. MacDonald & Company Ltd.
New Glasgow, N.S.

The Honourable Jean Marchand
Vice-Chairman
Port of Québec Corporation
Québec, Que.

John H. Morrish
President and Chief Executive Officer
Fording Coal Ltd.
Calgary, Alta.

Capt. H.D. Perry
Chairman
Vancouver Port Corporation
Vancouver, B.C.

James B. Powers
President and General Manager
Labrador Construction Company Limited
St. John's, Nfld.

William H. Somerville
Chairman and Chief Executive Officer
National Trust Co.
Toronto, Ont.

Joseph V. Streeter
Investment Dealer
Dominion Securities Pitfield Ltd.
Saint John, N.B.

James L. Thom
President
Montréal Shipping Inc.
Montréal, Que.

Officers of the Corporation

The Honourable A.R. Huntington
Chairman

Denis de Belleval
President and Chief Executive Officer

Camille Guérin
Vice President, Financial Services

Hassan Ansary
Vice President, Corporate Services

T.A. Lauzon
Vice President, Port Services

Pierre Woods
Acting Vice President, Legal Services

Ted Clunyk
Director General, Police and Security

Roza Aronovitch
Acting Corporate Secretary

Executive Committee and Human Resources Committee

Chairman: The Honourable A.R. Huntington
Vice-Chairman: Ian G. Stott
Members: Denis de Belleval
The Honourable O.E. Lang
William H. Somerville
James L. Thom

Audit Committee

Chairman: A.R. MacLean
Members: Ronald Corey
Brian Keple
James B. Powers

Planning and Budget Committee

Chairman: John H. Morrish
Members: Richard K. Lester
Joseph V. Streeter
James L. Thom

Police Committee

Chairman: Brian Keple
Members: Raymond V. Beck
Denis de Belleval
Donald Cassidy (Member at large)
The Honourable A.R. Huntington
The Honourable Jean Marchand

Fifty Years of Progress

Historical Overview

The Early Days

Exploration, settlement and trade. These words recall the very early days of our history. Our nation grew as a result of the transportation of people and goods through our waterways.

While it took trading skills and physical strength to bring natural resources from the interior along countless waterways, it also meant that the goods had to be loaded at some stage, from canoe and bateaux, to seagoing vessels destined for Europe.There had to be a transfer point – a port.

The driveway to No. 7 Shed in the Port of Saint John, in May 1932, deep in the depression.

Over time, these simple locations developed as permanent transportation centres whose activities required increasingly more administration and control. Canada was carried along with the momentum of the Industrial Revolution; steam replaced sail and iron replaced wood resulting in larger ships requiring more substantial port facilities. These had to be administered, wharves built, navigation improved, channels dredged and support services provided.

Lumber for the West Indies being loaded aboard the "Pacific Commerce" docked at North Vancouver harbour in the thirties.

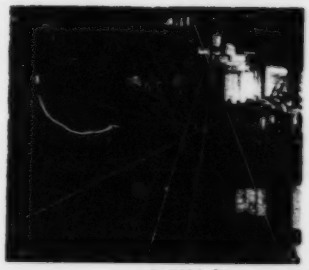
The Thirties

Up to this time, port administration was the responsibility of separate Local Port Authorities reporting to the Federal Department of Marine. The arrangement was not a satisfactory one. Each Port Authority pursued its own interests often making recommendations to government that were not in keeping with the national good. Furthermore, the lack of sound accounting practices made it necessary for the federal government to fund ever increasing port expenditures and deficits. With economic conditions pointing to a profound decline, and recognizing the role that ports play in Canada's economy, the Right Honourable Prime Minister R.B. Bennett requested Sir Alexander Gibb, a well-known British consulting engineer, to recommend ways of improving the existing administrative systems of harbours and advise on facilities required over the next fifty years.

The Gibb Report, published in 1932, became a key document which had a profound impact on Canadian ports. Its main recommendations were that a central Harbours Board be created to operate in a business-like manner. The Board would correct the shortcomings of the existing decentralized system, retrench federal

The use of derricks and steam winches helped to reduce the manpower needed to load and unload cargo on steamships using Canadian ports in the thirties.

port investments, control expenditures and implement standardized systems of accounting. As the marine historian Thomas Appleton said, "In many ways its [the Gibb Report's] principal conclusion was that the national ports have to serve more than local interests, and in the interests of the whole country, must be directed on national lines and in accordance with a definite coordinated policy."



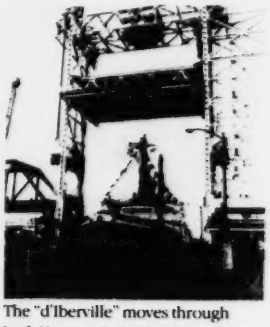
In 1934, this was typical of a transit shed as Canadian produce was waiting to be loaded onto a ship. The numerous hand dollies point out the labour-intensive nature of this type of cargo at that time.

The proposed National Harbours Board (NHB) Act was vigorously debated in Parliament. The Bill was introduced by the Honourable C.D. Howe, one of the important men of 20th century Canadian politics, who had been a successful consulting engineer involved in port and dock construction. The NHB Act received Royal Assent on June 23, 1936 and came into effect on October 1, 1936.

The first Board members, Mr. R.G. Campney, Chairman, Colonel A.E. Dubuc, Vice-Chairman and Mr. B.J. Roberts, Member, were responsible for the administration of seven ports: Chicoutimi, Halifax, Montréal, Québec, Saint John, Trois-Rivières, and Vancouver, with assets amounting to $197 million. By the end of 1936, over 73,000 vessels had tied up at NHB ports and some 67 million tonnes of cargo had been handled. In the following year, the ports of Churchill, Port Colborne and Prescott were placed under NHB administration by Order-in-Council.

The Interim Years

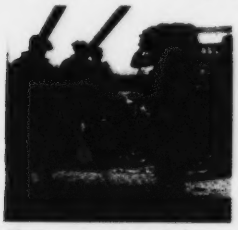
Soon after creation of the National Harbours Board, Canada became involved in World War II. Canadian ports became instrumental in the transport of thousands of soldiers and millions of tonnes of supplies destined for war zones around the world. There was no time for reflecting on long term policies, and it was to take more than a decade before the challenges brought about by post-war growth could be met.



The "d'Iberville" moves through Lock No. 1, at St. Lambert, Quebec, during the opening of the St. Lawrence Seaway on April 25, 1959.

A pivotal event in the history of the NHB was the construction of the St. Lawrence Seaway which commenced in 1954. The St. Lawrence River had long been envisaged as a superb trade route to the heartland of North America and the opening of the Seaway in 1959 gave NHB ports an expanded role in the North American shipping trade. For instance, the total amount of waterborne traffic handled by the Port of Montréal in 1955 was approximately 16 million tonnes; by 1963, it was close to 23 million tonnes. In the same period, traffic at the Port of Québec rose from just over 3 million tonnes to nearly 6 million tonnes.

Another major stride in the history of NHB ports was taken when, in 1968, the first container terminal opened in Montréal. This technological advance revolutionized cargo handling methods at the waterfront, with straddle cranes replacing conventional lifting equipment, thereby greatly reducing cargo handling costs.

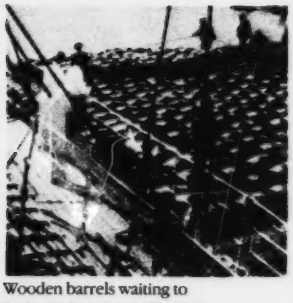


The exertion and grind of stevedoring is evident in this silhouette of men handling bananas in Montréal.

Inevitably, technological progress had a profound effect on the labour force employed. At the turn of the century, it took 300 men approximately 1 week to unload 1,000 tonnes of cargo. In the fifties, it took 50 men approximately 3 days to do the same work. The introduction of containerization in the sixties meant that 8 men could move 1,000 tonnes in 5 hours.

As a result, tumultuous labour relations developed in the late sixties. At issue was the question of productivity.

Disputes erupted, with management of shipping lines wanting smaller work crews and longshoremen union leaders arguing for job security.

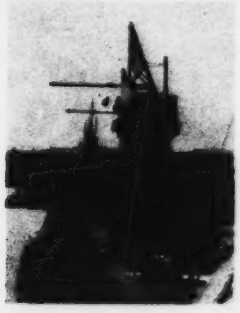


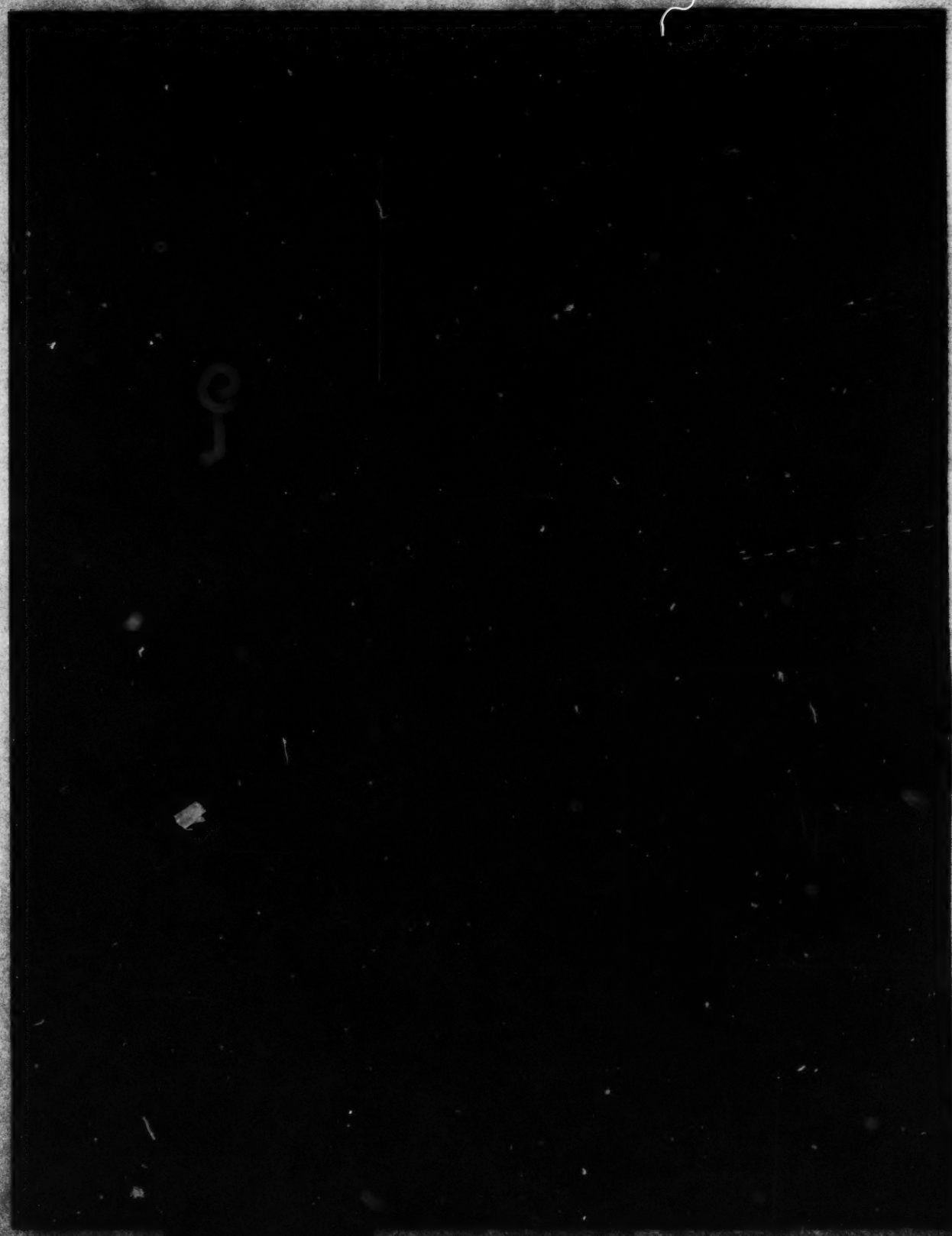
Wooden barrels waiting to be loaded on the "Belle Isle" in Québec City.

With union and management having reached an impasse, the federal government established a Commission of Inquiry headed by Laurent Augustin Picard. The Commission narrowed its investigation to three ports: Montréal, Québec City and Trois-Rivières. In his report, Dr. Picard recommended that smaller crews be introduced. However, his recommendations also allowed for job security under certain conditions and for the improvement of working conditions in the longshoring industry. Subsequently, the recommendations were accepted and there was peace again on the St. Lawrence.

By this time, the present port system had become complete with the addition of the ports of St. John's in 1965, Belledune in 1967, Prince Rupert in 1972 and Sept-Iles in 1973.

Wooden steam tugs wait near the Dominion Coal Company's elevator in the Port of Saint John.





The Eighties

For the ports, the most significant event of the 1980s has been the proclamation of the Canada Ports Corporation Act in February 1983. The Act provides for the establishment of local port corporations to operate with a high degree of local autonomy while preserving the national interest. To date, six local port corporations have been established at Halifax, Montréal, Prince Rupert, Québec, St. John's and Vancouver. These local port corporations and the Canada Ports Corporation constitute the Ports Canada system.

Food from the breadbasket of the world – loading Canadian grain from an elevator.

Interestingly, the establishment of local port corporations with increased local autonomy has brought the administration of ports almost full circle to pre-National Harbour Board days. However, the Canada Ports Corporation Act provides a unifying force which was not existent in the days prior to the NHB Act. Moreover, the Financial Administration Act establishes an accountability framework which includes the requirement for five-year corporate plans and annual capital budgets. Extensive participation by the private sector also assists in ensuring the system's continued financial viability. And above all, financial discipline and responsible management are safeguarded by the abilities of management and personnel and the supervision exercised by the Boards of Directors of the corporations comprising the Ports Canada system.

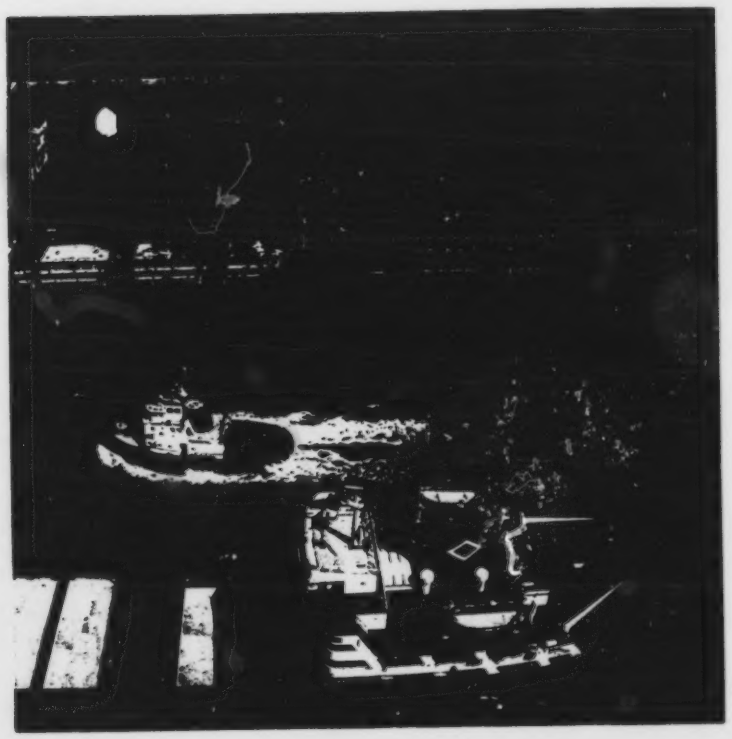
In this latter part of the 1980s, the emphasis has shifted from developing an administrative structure to developing competitive strategies. In the wake of deregulation, competition with U.S. ports is expected to intensify. Hence, the challenge for our ports will be to respond quickly to the needs of the marketplace. This challenge can only be met through intermodalism, that is by maintaining the vital lines between the shipping companies and surface modes of transportation.

The Pacific Ocean passenger liner "Monteagle" at the CPR wharf in Vancouver.

In 1985, the Ports Canada system handled over 155 million tonnes of cargo. Its assets are now estimated at approximately $1 billion. Considering the enormity of export markets, (the livelihood of one in five Canadians depends on them), Ports Canada is proud of the role it has played in the country's economy and will continue to serve Canada faithfully and with industry.

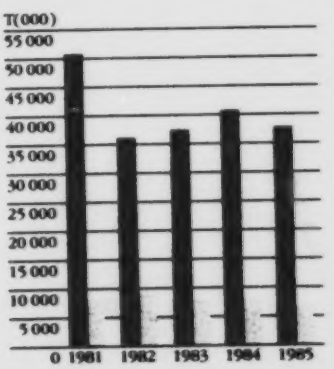
Part of Sir Alexander Gibb's mandate was to review the needs of Canadian ports for 50 years. It is now 50 years since NHB/Ports Canada was established. Sir Alexander's purview has come to an end. We salute his prescience.

The Port of Churchill, in 1956 – a gas diesel for Swift Current, Sask., is off-loaded onto a railway flat-bed.



Performance Highlights

- Completion of important projects on the St. Lawrence and Saguenay Rivers
- Continued upgrading of major bulk handling facilities in eastern Canada.



Traffic at Canada Port Corporation's berths

Review of Business

Canada Ports Corporation (CPC) includes the ports of Belledune, Chicoutimi, Churchill, Port Colborne, Prescott, Saint John, Sept-Îles and Trois-Rivières. The Port of St. John's was established as a local port corporation effective June 1, 1985, and is excluded from these results.

These ports accounted for 38.1 million tonnes (or 24.5 percent of the total traffic handled in the Ports Canada system), a decrease of 5.9 percent over 1984.

Of this traffic, 18.6 percent or 7.1 million tonnes, were handled at facilities owned by the Corporation. This represents a decrease from 8.8 million tonnes or approximately 19 percent.

While total traffic at CPC ports for 1985 is close to last year's level, individual ports experienced significant changes, and specific commodity volume varied greatly. Most notably, total traffic declined by 37 percent at Trois-Rivières from 3.6 to 2 million tonnes, and by 45 percent at Belledune from 552,000 to 303,000 tonnes, while grain traffic declined substantially in Saint John (38 percent), Trois-Rivières (41 percent) and Churchill (43 percent), but increased in Prescott (63 percent) and Port Colborne (10 percent). Forest products declined 17 percent in Saint John and close to 50 percent in Trois-Rivières.

In Belledune, a 46 percent decrease in phosphate rock was primarily responsible for the overall port traffic decline. In Chicoutimi, a 23 percent decrease in gasoline and 27 percent decrease in fuel oil, was offset by increase in wood pulp (59 percent) and rock salt (31 percent).

Saint John total port tonnage remained relatively the same. However, fluctuations were experienced in most commodities. In addition to grain and forest products, container traffic declined 14 percent. Potash moving through the Barrack Point Terminal was almost 300 percent of 1984 throughput at 280,000 tonnes, and salt increased by 11 percent to 227,000 tonnes.

In Sept-Îles, iron ore traffic decreased by approximately 5 percent from 22 to 21.5 million tonnes, while coal and coke increased 115 percent and 99 percent respectively. Trois-Rivières experienced an overall decrease of 37 percent in port traffic, with decreases in all major commodities, led by grain 40 percent, zinc 34 percent and newsprint 53 percent.

The total revenue from operations for the Canada Ports Corporation was $23.5 million compared with $24.9 million in 1984. Income from operations dropped to a loss of $2.0 million with a net loss of $1.6 million, including the 50 percent share in loss of RTI of $4.8 million. Total capital expenditures during the year reached $17.3 million.

Consistent with the need to provide efficient senior management training that keeps pace with developments in an increasingly complex marine business world, Canada Ports Corporation organized, in cooperation with Seatrade Academy (Cambridge, England), a one-week course on the "Business of Container Transportation". Twenty-five participants from Ports Canada and industry attended this successful course in Cornwall, Ontario from March 17 to 22, 1985. The Corporation intends to organize a similar course on Port Administration in the upcoming months.

With respect to industrial relations, 1985 saw the termination of the application of the government's restraint program in Ports Canada. However, due to the slight decrease in the inflation rate, the average annual increase across the board for Canada Ports Corporation unionized employees was in the order of 3.8 percent. Notwithstanding this obvious era of restraint, management and union continue to enjoy a good relationship.

Recognizing the importance to rationalize and streamline its operations both at National Office as well as the non-corporate ports, the Corporation further reduced its total workforce in 1985 from 373 to 319. Thirty four positions at National Office and 20 positions at non-corporate ports were eliminated.

Revenue from Operations
Operating revenues were affected mainly by lower containerized and break bulk traffic at the Port of Saint John and, to a lesser extent, by reduced activity in the grain industry in general. As a result, operating revenues of the Canada Ports Corporation decreased by 5.3 percent to $23.5 million in 1985.

Operating Expenses
Savings in manpower costs from ongoing restraint programs and reduced depreciation and grants in lieu of taxes maintained the Corporation's overhead cost base at the same level as 1984.

Interest
Investment income of $8.5 million showed an improvement of 12.5 percent over 1984, reflecting an increased investment base generated by a positive cash flow. Interest costs increased as a result of loans obtained for the completion of the potash terminal at the Port of Saint John.

Income from Operations
Results, before depreciation and interest, from the eight ports operated by the Corporation show funds provided from operations of $3.9 million compared to $5.7 million in 1984. Six of the eight ports showed a decrease in funds provided from operations with the largest decrease of 25 percent ($1.2 million) coming from the Port of Saint John. Provision for depreciation of $5.9 million results in a net loss from operations of $2.0 million for 1985, compared to a loss of $638,000 in 1984. Of particular concern are the negative results for the second consecutive year from the grain ports at Port Colborne and Churchill. In 1985, the Port Colborne elevator recorded an operating loss of $526,000 and a deficiency in funds from operations of $173,000. Similarly, the Port of Churchill reported an operating loss of $2.5 million and a deficiency in funds from operations of $1.6 million. In November, 1985, the Corporation invited proposals from the private sector for long term lease, management or other arrangement for its grain elevator at Port Colborne. The Corporation has also taken steps to reduce its operating costs at Churchill, in light of reduced grain exports through the port.

Capital Investments
The Corporation spent $17.3 million on fixed assets in 1985, compared to $43.5 million in 1984.

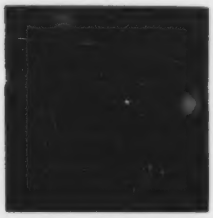
The potash terminal at Saint John was completed at a total cost of $24.5 million, and is operational. Expenditures to complete the project in 1985 amounted to $50,000. The multi-year project to repair the cracked piles at Rodney Terminal is ongoing, with $470,000 of the $7 million cost incurred in 1985. To date $2.1 million has been spent on the project.

The development of the Pointe Noire area at the Port of Sept-Îles will carry on through 1987. The Corporation spent $10.3 million on this project in 1985. This $36 million project is funded entirely by federal grants.

The relocation of the Port of Chicoutimi facilities to Grande Anse will be completed in 1986, although operations began in the fall of 1985. The total cost of the project is $26.6 million, of which $4.3 million was spent in 1985. Eighty-five percent of this project is funded by federal grants.

The construction of a replacement tug for the Port of Churchill will take place mainly in 1986, with completion planned for July. This $3.4 million project is also funded entirely by federal grants, of which $370,000 was spent in 1985.

Note
The Port of St. John's was established as a local port corporation effective June 1, 1985. This financial overview excludes results of this port after receiving local port corporation status.



Port of Saint John

The Port of Saint John, which handled approximately 90 percent of New Brunswick's total traffic, is located at the mouth of the Saint John River on the Bay of Fundy.

Saint John is a port of call for several shipping lines mainly from the Far East. Served by both national railways and several trucking firms, the port has specialized terminals for the high speed handling of containers, forest products and bulk cargoes, including petroleum products, grain, salt and potash. The port is also home of Saint John Shipbuilding Ltd., capable of building or servicing large vessels.

In 1985, potash movements commenced over the Barrack Point Terminal from Denison-Potacan. This follows the terminal opening in 1984 with the shipment of production from the Potash Corporation of America. Shipping activity at the terminal is expected to increase to an estimated 1.9 million tonnes annually by 1990.

Saint John is also at the centre of the forest products producing region. Its mills provide an export potential attractive to shipping lines.

Total port traffic in 1985 was 8.7 million tonnes; 6.2 million tonnes or 70 percent were handled at private facilities and consisted of petroleum products. Of the 2.5 million tonnes of traffic handled at Ports Canada owned facilities (compared with 3 million tonnes in 1984), 1.1 million tonnes were bulk commodities composed of petroleum (36 percent), grain (18 percent), potash (25 percent) and salt (20 percent). Container traffic and breakbulk cargo represented 9 and 10 percent of the total port traffic, respectively.

The primary reasons for the decline in the port traffic through Ports Canada facilities were shipping line decisions to relocate some of their container operations elsewhere, reduced grain exports, and increased forest products shipments to the U.S. These were partially offset by increased potash shipments.

Total revenue from operations for the year declined to $11.3 million compared with $12.3 million in 1984. Operating income of $1.0 million and interest earnings of $1.6 million were offset by $3.6 million of interest expense on outstanding loans, leaving the port with a net loss of $1.0 million. This relatively high debt structure has presented problems to the port in the attainment of local port corporation status. During 1985, $1.5 million were invested in capital expenditures.

Port of Belledune

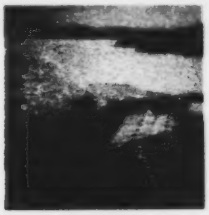
The Port of Belledune is situated on the south shore of the Baie des Chaleurs in New Brunswick about 35 km northwest of Bathurst and 50 km east of Dalhousie. The port has a single berth facility, 167.6 m long, connected to the shore by a 7.5 m wide roadway along the in-shore side of the breakwater.

The wharf and causeway are leased to Belledune Fertilizer for the operation of a bulk cargo facility.

The development of the port is tied to the limited number of users such as Belledune Fertilizer, Shell Canada and CIL. In 1985, these three companies accounted for over 90 percent of the port's throughput volume of 303,000 tonnes, compared with 552,000 tonnes in 1984.

Major commodities unloaded at the port throughout the year included 207,000 tonnes of phosphate rock; 76,000 tonnes of petroleum products; and 4,000 tonnes of sulphuric acid. Outward commodities include 10,000 tonnes of lead ingots and 6,000 tonnes of fertilizer.

In 1985, revenue from operations was $147,000 compared with $234,000 in 1984. The port had an operating loss of $131,000 and a net loss of $96,000.



Port of Sept-Îles

The Port of Sept-Îles is located on the north shore of the St. Lawrence River, approximately 650 km downstream from Québec City, and is known for its large natural harbour. Its water depth of 80 metres at the entrance to Sept-Îles Bay enables the port to service large ocean-going bulk carriers year-round.

The port serves the iron ore mining industry, the principal activity of the region.

New port facilities, located at Pointe Noire, are scheduled for completion in the fall of 1986. These will consist of a 260 metre berth and 12 hectares of open storage area for bulk commodities.

In 1985, total tonnage declined slightly to 22.6 million tonnes compared with 23.1 million tonnes in 1984. Ship-to-ship transfers of coal from lakers to ocean-going carriers rose to 767,000 tonnes from 367,000 tonnes in 1984. A total of 700 ships called at the port, a decrease from 818 the previous year. Other major commodities handled included 21 million tonnes of iron ore and 385,000 tonnes of petroleum products.

The port's total revenue from operations in 1985 was $1.0 million, exactly as in 1984. Operating loss was reduced to $29,000 from $710,000 in 1984, with a net income of $380,000. Total capital expenditures during the year reached $10.3 million.

Port of Chicoutimi

The Port of Chicoutimi is situated at the head of the navigable portion of the Saguenay River, approximately 121 km from the river mouth, with the Baie des Ha! Ha! facilities located downstream from the port. The port hinterland is a lumbering, pulp and paper region as well as supporting such resource-related industries as the production of aluminium.

Port installations consist of the main wharf, located in the downtown area of Chicoutimi for general cargo and bulk commodities, and the Albert Maltais Wharf at Pointe-à-l'Islet for petroleum products, both operated by Ports Canada.

In 1985, the Port of Chicoutimi handled 364,000 tonnes of cargo compared with 415,000 tonnes in 1984. The main port facilities at Baie des Ha! Ha!, owned by Alcan, handled 3.3 million tonnes of traffic consisting of such imports as aluminum ores, caustic soda, chemicals, newsprint as well as aluminium exports. In total, the port handled 3.7 million tonnes of traffic, 11 percent below 1984, primarily due to the change in the transport of petroleum products from marine to surface mode.

In 1985, the port's total revenue from operations was $913,000, compared with $901,000 in 1984. Income from operations was $20,000 while net income grew to $1.0 million. Total capital expenditures at the port during the year reached $4.2 million.

Construction of the new year-round deep-water terminal at Grande Anse neared completion during the year, as scheduled. The terminal received its first waterborne coal shipment in late November, and in December, handled its first shipment of pulp through a new 5,750 m² general cargo shed. Full-scale operation of Grande Anse will commence in the spring of 1986.

Port of Trois-Rivières

The Port of Trois-Rivières is situated on the north shore of the St. Lawrence River, midway between Montréal and Québec City, at the mouth of the St. Maurice River.

The port's main exports are grain and pulp and paper. Other commodities handled include salt, zinc ores and chemicals.

In 1985, a total of 451 ships called at the port, compared with 457 ships the previous year. Grain tonnage handled during the year totalled 1.4 million tonnes, a reduction of 41 percent over 1984, due primarily to lower grain export overseas. This affected total traffic which declined to 2.0 million tonnes, compared with 3.1 million tonnes for 1984.

During the year, 50,000 tonnes of newprint were handled, a decline of 55 percent over 1984. This was due to strong competition in international markets, the strength of the U.S. dollar and the weakness of the Canadian dollar. Both these latter factors influenced local producers to sell their products in the U.S. rather than abroad.

In 1985, total revenue from operations declined to $1.9 million, compared with $2.1 million in 1984. Operating income was $120,000 and net income was $1.4 million.

In 1985, a study was completed which confirmed the port facilities were in good condition with sufficient terminal capacity for the next decade.

Port of Prescott

The Port of Prescott is situated on the St. Lawrence River approximately 100 km east of Kingston. The elevator is used for the distribution and storage of western wheat and feed grains. It has a storage capability of 154,000 tonnes, two berths for loading and unloading and an open storage area for dry bulk cargoes. The elevator is served by a rail siding accessible to both CN and CP.

During 1985, the Port of Prescott embarked on a program to attract private operators to the port. This venture, if successful, will provide further diversification and relieve the port from the dependance on the volatile grain market.

In 1985, a 100-tonne per hour grain screener was installed in time to accommodate the 1985 Ontario wheat crop. In total, the port handled 419,000 tonnes of grain. Other commodities handled were 108,000 tonnes of salt and 22,000 tonnes of fertilizer.

The port's total revenue from operations was $2.6 million, compared with $2.3 million in 1984. Income from operations reached $128,000 and net income was $2.3 million.

Port Colborne

Port Colborne is located at the south-end of the Welland Canal on the Seaway system. The 84,000-tonne grain elevator is used mainly for the export of Ontario-grown grain for overseas directly or by transfer to downstream elevators. Local flour mills are supplied with wheat during the winter. The port is serviced by both rail and road.

In 1985, Port Colborne handled 92,000 tonnes of grain, up from 84,000 tonnes in 1984. Total revenue from operations for the year was $1.4 million, equal to the 1984 level. The port had an operating loss of $526,000, with a net income of $270,000.

In 1984, a task force study concluded that a private sector operator would provide the elevator with the greatest potential increase in grain traffic. On November 1, 1985, proposals were invited from the private sector for a long-term lease, management or other arrangement for the operation of the elevator.

Port of Churchill

The Port of Churchill is situated on the Churchill River estuary on the western shore of Hudson Bay. It serves as an export outlet for western Canadian grain and as a re-supply depot for a number of communities in the Northwest Territories.

The terminal facilities include a grain elevator with a 140,000 tonne storage capacity and 6 berths. All berths are served by 10 km of CN track which deliver grain to the port in box cars.

In 1985, the port exported 359,000 tonnes of grain primarily to central and northern Europe and the Soviet Union. This represents a 20 percent decrease in grain shipments compared with 1984, primarily due to the drought resulting in lower grain exports.

From mid-July to mid-September, the Northern Transportation Co. Ltd barged approximately 32,000 tonnes of bulk petroleum products and general cargo to settlements in the Northwest Territories. Northern Transportation Co. Ltd. was recently sold to a consortium of Northern Native concerns and the overall operation is expected to remain unchanged.

In 1985, total revenue from operations declined to $4.3 million from $4.5 million in 1984. The port's operating loss was $2.5 million, with a net loss of $1.6 million. Total capital expenditures during the year reached $662,000.

Auditors' Report

To the Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

We have examined the balance sheet of Canada Ports Corporation as at December 31, 1985 and the statements of income, deficit, contributed capital and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with the Financial Administration Act and regulations, the Canada Ports Corporation Act and the by-laws of the Corporation.

Coopers & Lybrand

Chartered Accountants

Ottawa, Ontario
February 21, 1986

Balance Sheet as at December 31, 1985

	1985	1984 (restated Note 5)
	(in thousands of dollars)	
Assets		
Current		
Cash	$ 641	$ 894
Investments (Note 4)	61,740	59,134
Accounts receivable	4,237	4,116
Due from Canada	2,645	3,468
Materials and supplies	514	530
	69,777	68,142
Long-term investments (Note 4)	19,102	19,973
Investment in Ridley Terminals Inc. (Note 5)	16,227	21,024
Fixed assets (Note 7)	126,147	137,321
	$231,253	$246,460
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 8)	$ 13,539	$ 14,607
Grants in lieu of municipal taxes	480	678
	14,019	15,285
Long-term		
Accrued employee benefits	1,554	1,562
Financing provided by a province (Note 9)	19,696	18,596
Loans from Canada (Note 10)	103,144	104,110
	124,394	124,268
Equity of Canada		
Contribution from Canada (Note 12)	20,072	20,072
Contributed capital	130,734	142,319
Deficit	57,966	55,484
	72,768	86,835
	$231,253	$246,460

On behalf of the Board:

The Honourable A.R. Huntington
Chairman

Denis de Belleval
President and Chief Executive Officer

Statement of Income

(in thousands of dollars)

for the year ended December 31, 1985	1985	1984 (restated Note 5)
Revenue from operations	**$23,548**	$24,862
Operating and administrative expenses – net	**17,581**	16,981
Depreciation	**5,933**	6,290
Grants in lieu of municipal taxes	**2,076**	2,229
	25,590	25,500
Net loss from operations	**(2,042)**	(638)
Investment income	**8,473**	7,526
Interest expense	**(3,720)**	(3,413)
Net income before the undernoted items	**2,711**	3,475
Net income of ports established as local port corporations (Note 3)	**468**	3,714
Share in loss of Ridley Terminals Inc. (Note 5)	**(4,797)**	(1,406)
Net income (loss)	**$ (1,618)**	$ 5,783

Statement of Deficit

(in thousands of dollars)

for the year ended December 31, 1985	1985	1984 (restated Note 5)
Deficit at beginning of the year		
As previously reported	**$56,775**	$156,521
Adjustment of prior year's share in loss of Ridley Terminals Inc. (Note 5)	**1,291**	—
As restated	**55,484**	156,521
Net income (loss)	**(1,618)**	5,783
	57,102	150,738
Deficit assumed by local port corporations (Note 3)	**—**	(95,254)
Surplus transferred to a local port corporation (Note 3)	**864**	—
Deficit at end of the year	**$57,966**	$ 55,484

Statement of Contributed Capital

(in thousands of dollars)

for the year ended December 31, 1985	1985	1984
Contributed capital at beginning of the year	**$142,319**	$322,385
Contributed capital transferred to local port corporations (Note 3)	**(11,585)**	(180,066)
Contributed capital at end of the year	**$130,734**	$142,319

Statement of Changes in Financial Position

(in thousands of dollars)

for the year ended December 31, 1985	1985	1984 (restated Note 5)
Operating Activities		
Net income (loss)	**$(1,618)**	$ 5,783
Items not affecting cash		
Depreciation	**6,078**	7,981
Deferred interest	**609**	2,392
Share in loss of Ridley Terminals Inc.	**4,797**	1,406
Other	**122**	(241)
Decrease (increase) in operating components of working capital	**(245)**	4,371
Cash provided by operating activities	**9,743**	21,692
Financing Activities		
Capital grants	**14,127**	34,880
Loans from Canada	**2,570**	4,881
Recoverable contribution from Canada	**—**	106
Loans from Canada currently payable	**(1,712)**	(1,112)
Decrease (increase) in current portion of financing provided by a province	**1,100**	(810)
Repayment of deferred interest	**(486)**	—
Cash provided by financing activities	**15,599**	37,945
Investing Activities		
Additions to fixed assets	**17,310**	43,516
Investment in Ridley Terminals Inc. – net	**—**	3,159
Other	**(12)**	(242)
Cash required by investing activities	**17,298**	46,433
Increase in cash and short-term investments	**8,044**	13,204
Cash and short-term investments at beginning of the year	**60,028**	94,170
Cash and short-term investments transferred to local port corporations (Note 3)	**(5,691)**	(47,346)
Cash and short-term investments at end of the year	**$62,381**	$60,028

Notes to Financial Statements

December 31, 1985

1. Canada Ports Corporation Act

Canada Ports Corporation is established under the Canada Ports Corporation Act. The Act provides for the establishment of local port corporations to manage and operate selected ports. The Corporation is named in Part II of Schedule C of the Financial Administration Act and is exempt from income tax.

2. Significant Accounting Policies

a) Financial statements

The financial statements of the Corporation include the accounts of all the ports and other facilities under its administration. The activities of the local port corporations are excluded from the financial statements from the date of their establishment.

b) Investments

The investments, which are direct and guaranteed securities of Canada, are shown at amortized cost. Premiums or discounts are amortized over the periods to maturity.

c) Investment in Ridley Terminals Inc.

The investment in Ridley Terminals Inc. is accounted for on the equity basis.

d) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost except for those transferred to the Corporation from Canada, which are recorded at appraised or fair market value established at the time of transfer. Grants towards capital projects received from Canada and from third parties are deducted from the cost of the related fixed assets.

Depreciation is calculated on the straight-line basis for the full year, commencing with the year the asset becomes operational, using rates based on the estimated useful lives of the assets.

e) Pension costs

All permanent employees of the Corporation are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and the Corporation. The annual contributions represent the liability of the Corporation for pensions and are recognized in the accounts on a current basis.

f) Insurance
The Corporation assumes substantially all risks against fire and general perils, as well as for worker's compensation claims. Any costs arising from these risks are recorded in the accounts in the year they can be reasonably estimated.

g) Grants in lieu of municipal taxes
The expense for grants in lieu of municipal taxes is based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

h) Employee benefits
The Corporation accrues in its accounts, annually, the estimated liabilities for severance pay, annual leave, sick leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements, or in accordance with its policy.

i) Interest on contribution from Canada
Interest on the contribution from Canada is reflected in the financial statements in the year paid as it is contingent upon the receipt of dividends from Ridley Terminals Inc.

3. Local Port Corporations
Effective June 1, 1985, the Port of St. John's was established as a local port corporation under the name of St. John's Port Corporation. The Port of Halifax, the Port of Québec and the Port of Prince Rupert had been previously established as local port corporations on June 1, 1984 under the names of Halifax Port Corporation, Port of Québec Corporation and Prince Rupert Port Corporation.

In accordance with the Canada Ports Corporation Act, the assets, liabilities and equity were transferred to the local port corporations at their carrying value in the accounts of the Corporation as follows:

(in thousands of dollars)

	1985	1984
Assets		
Cash and short-term investments	$ 5,691	$ 47,346
Other working capital	(303)	(2,248)
Long-term investments	944	6,589
Long-term amounts receivable	—	245
Fixed	8,135	152,425
	$14,467	$204,357
Liabilities		
Long-term accrued employee benefits	$ 69	$ 1,619
Loans from Canada	1,949	68,668
Recoverable contribution from Canada	—	49,258
	2,018	119,545
Equity		
Contributed capital	11,585	180,066
Deficit	—	(95,254)
Surplus	864	—
	$14,467	$204,357

The statement of income includes the results of operations of the Port of St. John's for the five month period ended May 31, 1985 and for the year ended December 31, 1984, and the results of operations of the Port of Halifax, the Port of Québec and the Port of Prince Rupert for the five month period ended May 31, 1984 as follows:

(in thousands of dollars)

	1985	1984
Revenue from operations	$975	$15,753
Operating and administrative expenses	573	11,520
Depreciation	145	1,691
Grants in lieu of municipal taxes	18	1,351
	736	14,562
Net income from operations	239	1,191
Investment income	291	2,678
Interest expense	(62)	(155)
Net income of ports established as local port corporations	$468	$ 3,714

4. Investments
Investments, which are direct and guaranteed securities of Canada, are:

(in thousands of dollars)

	1985		1984	
	Cost	Market Value	Cost	Market Value
Current	$61,740	$61,726	$59,134	$59,360
Long-term	$19,102	$21,830	$19,973	$20,015

5. Investments in Ridley Terminals Inc.
Ridley Terminals Inc. (RTI) was incorporated on December 18, 1981, under the Canada Business Corporations Act to develop, manage and operate a coal terminal on Ridley Island at the Port of Prince Rupert.

At December 31, 1985, Canada Ports Corporation (the Corporation) had acquired, at a cost of $23,021,400, 90% of the issued common shares ($900) and 100% of the Class A preference shares ($23,020,500) of RTI. As of that date, Fednav Limited had acquired, at a cost of $23,020,600, 10% of the issued common shares ($100) and 100% of the Class B preference shares ($23,020,500) of RTI.

As a result of RTI's successful appeal of the assessment of the 1983 and 1984 property taxes, $2,582,000 was refunded to RTI in March 1985. The Corporation's deficit balance at January 1, 1985, has been adjusted by $1,291,000 representing the Corporation's 50% share of the amount received. Since RTI began operations in 1984, net income for that year has been restated by the entire amount.

The Corporation's investment in RTI is accounted for on the equity basis. Application of this method in years in which RTI has a deficit requires that the Corporation recognize a share of the results of operations of RTI equal to its participation in the total equity in RTI which, at December 31, 1985, was 50%. In years in which RTI has retained earnings, the Corporation's share of the results of operations will be proportionate to its shareholding in common shares, after recognizing the dividend requirements of the two classes of preference shares.

The investment in Ridley Terminals Inc. is composed of:

(in thousands of dollars)

	1985	1984 (restated)
Balance at beginning of the year	$21,024	$19,271
Investment in shares	—	3,450
Elimination of inter-company charges	—	(291)
Share in loss	(4,797)	(1,406)
Balance at end of the year	$16,227	$21,024

A summary of the balance sheet of RTI as reported in its audited financial statements shows:

(in thousands of dollars)

	1985	Dec. 31, 1984 (restated)
Assets		
Current	$ 4,580	$ 8,739
Fixed	230,540	236,420
Other	92	100
	$235,212	$245,259
Liabilities		
Current	$ 1,941	$ 3,768
Long-term debt	199,636	198,261
	201,577	202,029
Equity	33,635	43,230
	$235,212	$245,259

RTI has long-term financing agreements with a major Canadian bank as follows:

a) a construction credit agreement which is guaranteed unconditionally by Canada and is further secured by a $250,000,000 floating charge collateral demand debenture. On July 1, 1985, all borrowings converted to a fifteen year term loan with specified semi-annual repayments commencing July 31, 1991 and the balance repayable January 31, 2000. As at December 31, 1985, the indebtedness under this agreement amounted to $199,036,000.

This indebtedness includes bank loans of $65,000,000 at the bank's prime rate payable monthly, and Bankers Acceptances, net of unamortized interest charges, of $134,036,000. The Bankers' Acceptance fee is currently ½% per annum.

b) a revolving credit loan agreement which provides an $80,000,000 credit facility for advances on a revolving basis until June 30, 1989 at which time all borrowings will convert to a term loan repayable in specified semi-annual instalments and the balance on January 31, 1992. This agreement is secured by a collateral demand debenture with the terminal facility as security and an assignment of the lease with the Prince Rupert Port Corporation. Interest on the revolving credit loan agreement is at the bank's prime rate plus ¼% per annum, payable monthly. As at December 31, 1985, drawdowns of this credit facility amounted to $600,000.

The Class A preference shares carry a fixed cumulative dividend at a rate of 18% per annum on their stated value. The Class B preference shares carry a fixed cumulative dividend at a rate sufficient to net 20% after tax per annum on their stated value. The Class B preference share annual dividend of 20% is a net sum after deducting an amount equal to the prevailing aggregate federal and provincial corporate income and profit taxes applicable to the dividend.

Holders of the Class A and B preference shares are entitled to interest at the respective dividend rates in the event that dividends accrued are not paid. Unpaid interest compounds annually at the same respective rates. Interest has accrued since April 30, 1982. The preference shares are redeemable at any time at their stated value plus accrued dividends and unpaid interest thereon. Preference dividends and related interest in arrears at December 31, 1985, calculated at tax rates prevailing as at that date with respect to the Class B rate amount to:

(in thousands of dollars)

	1985	1984
Class A preference shares held by Canada Ports Corporation	$12,930	$ 7,196
Class B preference shares held by Fednav Limited	29,764	15,793
	$42,694	$22,989

RTI became operational September 1, 1984. The results of its operations for the year ended December 31, 1985, in comparison with the four month period ended December 31, 1984, are as follows:

(in thousands of dollars)

	1985	1984 (restated)
Revenue from operations	$30,855	$12,008
Operating and administrative expenses	12,943	4,377
Depreciation	7,212	2,255
Interest expense	20,294	8,188
	40,449	14,820
Net loss	$ (9,594)	$ (2,812)

6. Debentures of Saint John Harbour Bridge Authority

The Saint John Harbour Bridge Authority is indebted in the amount of $14,257,000 (1984 – $14,355,000) to the Corporation which in turn is indebted to Canada in the same amount, in accordance with the provisions of Vote L106B, Appropriation Act No. 7, 1967, 1967-68, c. 8. The interest and repayment terms of the parliamentary advances to the Corporation are identical to those of the debentures of the Authority. Under the terms of the agreement between Canada and the Authority, Canada has, in effect, guaranteed the repayment of both principal and interest on the debentures. Therefore, both the debentures received and advances and loans payable to Canada have been offset against each other and are not reflected as a separate asset and liability on the balance sheet. Interest income and expense of $978,000 (1984 – $985,000) have been similarly offset and do not appear in the statement of income.

On July 9, 1981, Treasury Board agreed to the transfer of the responsibility for the administration of the indebtedness of Saint John Harbour Bridge Authority as well as the equivalent loan payable to Canada from the accounts of the Corporation to those of Transport Canada. As at December 31, 1985, this transfer had not been completed.

7. Fixed Assets

a) Summary

(in thousands of dollars)

	Depreciation rates (%)	Cost	Accumulated depreciation	1985 Net	1984 Net
Land		$ 35,647	$ —	$ 35,647	$ 38,843
Dredging	2.5-6.7	11,297	6,110	5,187	5,619
Berthing structures	2.5-10	96,869	40,779	56,090	58,515
Buildings	2.5-10	31,266	18,538	12,728	14,077
Utilities	3.3-10	9,986	3,581	6,405	6,920
Roads and surfaces	2.5-10	6,598	4,869	1,729	2,176
Machinery and equipment	5-100	21,912	15,575	6,337	7,458
Office furniture and equipment	20	2,509	2,047	462	514
Works under construction		1,562	—	1,562	3,199
		$217,646	$91,499	$126,147	$137,321

b) Capital grants

During the year, the Corporation received capital grants totalling $14,127,000 (1984 – $34,880,000) towards the construction of capital projects.

c) Capital expenditure commitments

Contractual obligations for the completion, construction and purchase of fixed assets are estimated at $3,700,000, of which most will be expended in the year ending December 31, 1986.

8. Accounts Payable and Accrued Liabilities

Included in accounts payable and accrued liabilities are the following:

(in thousands of dollars)

	1985	1984
Deferred revenues	$ 749	$1,003
Current portion of long-term liabilities	$1,712	$2,212

9. Financing Provided by a Province

The Province of New Brunswick advanced $25,000,000 to partially finance the construction of Rodney Terminal, Saint John, which is owned by the Corporation. Until the non-interest bearing advance is repaid, the Province will receive annual principal payments equal to 47% of the net operating income of the terminal. As at December 31, 1985, the Corporation has not provided for any current portion payable estimated at $750,000 as the net operating income has been eliminated by the application of the cost of major repairs to the terminal. The Province is disputing this accounting treatment.

10. Loans from Canada

(in thousands of dollars)

	1985	1984
Loans bearing interest at 6.44% to 15.625% with blended annual principal and interest repayment requirements of $4,870,000 and maturing between December 31, 1993 and 2005	$ 29,362	$ 29,470
Deferred interest	4,371	4,247
Less: current portion	1,712	1,112
	32,021	32,605
Non-interest bearing loans with indefinite due date	55,609	55,609
Accrued interest on loans not due and payable	15,514	15,896
	$103,144	$104,110

Loans of $19,737,000 from Canada for the construction of new terminal facilities for the Port of Saint John bear interest at rates of between 11.0% and 15.6%. Payment of the interest on these loans was deferred until March 31, 1985, and thereafter repayment is to be made in ten equal instalments of $486,000, without interest, commencing December 31, 1985.

Principal repayment requirements over the next five years amount to $1,226,000 in 1986, $1,369,000 in 1987, $1,529,000 in 1988, $1,708,000 in 1989 and $1,909,000 in 1990.

11. Contingencies

Claims aggregating approximately $1,500,000 in respect of lawsuits, guarantees, employee agreements, damage allegedly suffered on the Corporation's property and sundry other matters in dispute have been received by the Corporation but are not reflected in the accounts. In the opinion of the Corporation, the final outcome of such claims should not result in any material financial liability.

12. Contribution from Canada

In 1982, the Corporation received from Canada a contribution of $20,072,000 for the purchase of shares in Ridley Terminals Inc. The terms and conditions of repayment of the contribution are to be determined by Treasury Board and the Corporation prior to April 1, 1989.

Interest is to be calculated on the contribution at the average borrowing rate for Crown corporations in effect while the contribution is outstanding. The payment of principal and interest is contingent upon the receipt of dividends from Ridley Terminals Inc. Interest on this contribution will be reflected in the financial statements in the year paid. At December 31, 1985, the interest accumulated is approximately $9,500,000.

13. Subsequent Event

Canada has requested cash contributions from various Crown Corporations. As part of this cash recovery exercise, there was a request for a contribution of $133,000,000 from the Ports Canada system made up of the Canada Ports Corporation and the six Local Port Corporations, of which $83,000,000 is payable by March 31, 1986, and $50,000,000 by June 30, 1986.

The Board of Directors of Canada Ports Corporation has resolved at its meeting of February 11, 1986, to remit to Canada the sum of $17,536,000 representing the Corporation's share of the $83,000,000 requested contribution payable by March 31, 1986. The Corporation's share of the $50,000,000 payable by June 30, 1986 has not yet been considered by the Board.

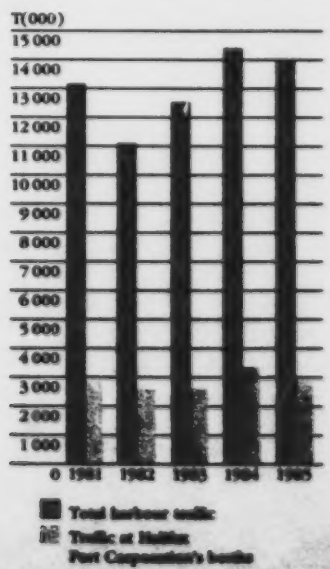
14. Comparative Figures

The 1984 figures have been reclassified in order to conform with this year's presentation.

Halifax Port Corporation

Performance Highlights

• Number of Vessels	2,284
• Average Gross Registered Tonnage of Vessels	10,968
• Average Cargo per Vessel (in tonnes)	6,140
• Average Revenue per Vessel (in dollars)	5,149



Message from the Chairman of the Board and the General Manager and Chief Executive Officer

Raymond V. Beck

David F. Bellefontaine

Halifax, Nova Scotia, birthplace of Samuel Cunard, and later the first North American terminal for the liners he made famous, is now one of Canada's largest ports in terms of traffic and Canadian trade. Since the beginning, Halifax harbour has been a safe haven for every type of ship, from 18th century privateers and the southern blockage runners of the American Civil War, to the steel leviathans of modern commerce and war. Its potential as a military and naval base was recognized by Edward Cornwallis in 1749, when he founded Halifax during the conflict between the French and English over the control of North America.

The Port of Halifax has experienced many events over the past years. It served as a strategic port for the assembly of the great convoys of the First and Second World Wars and it was one of the first Canadian ports to enter the containerization era, when in 1969, container operations began at a temporary site on Pier «A1». In November 1970, the operation moved to the permanent site at Pier «C». The Port of Halifax has also been a port of entry for the Royal Yacht Britannia, and, more recently in 1984, it hosted the world famous Parade of Sail event. Finally, Halifax was again chosen as the site for the 1985 Naval Review which commemorated the 75th anniversary of the naval service of Canada. Indeed, legends of history abound at the Port of Halifax.

The Halifax Port Corporation is cognizant of the fact that it operates in a highly competitive commercial business–world shipping. Its mandate to provide safe and efficient marine terminals and facilities to support Canadian and international trade has never been more pronounced than at the present time. Major capital investments are made on an ongoing basis in order to ensure that the Port of Halifax maintains its capability to attract shipping lines from around the globe.

Capital Expenditures

Capital expenditures in 1985, totalled $12.3 million, of which $11.4 million was invested in the Fairview Cove Container Pier berth extension, which is scheduled for completion by June 1986. This enlarged facility will be able to accommodate two large container ships simultaneously and will enhance the port's competitiveness. The port now boasts a container handling capacity of about 4 million tonnes annually, with more than 100 acres of container terminal space.

Over the past ten years, a total capital investment of $57.4 million has been made on port facilities, equipment and infrastructure; over the next five years, the port plans to spend $11.9 million on its capital program to ensure the continued availability of efficient terminal capacity. The port's policy of a sound return on investments will ensure the continued financial viability of the port.

Cargo Highlights

Total port traffic reached a level of 14.0 million tonnes in 1985, down slightly from the 14.3 million tonnes recorded in 1984. Receipts of crude oil increased to 4.4 million tonnes, up by 4.9 percent, and outward shipments of gypsum reached a level of 3.0 million tonnes, up by 10.6 percent from the 1984 movements. Reduced shipments of refined oil resulted in a 60.0 percent drop in this activity.

Containerized cargo reached 1.95 million tonnes, down slightly from the 1.98 million tonnes recorded a year earlier. The number of 20-foot equivalent units ('TEU') rose from 250,370 to 263,059 (5.1 percent). Containerized cargo at Halifax Port Corporation berths represents 66.6 percent of the total cargo, up from 62.6 percent in 1984. The average cargo per vessel increased by 9.7 percent, from 5,598 tonnes to 6,140 tonnes, which highlights the trend to fewer but larger vessels, a trend which is expected to continue in the future.

Financial Results

Revenue from operations was $11.8 million, down from $13.6 million in 1984; total expenses reached $10.7 million, a decrease from $11.4 million in 1984. Net income from operations was $1.1 million, a decrease of $1.1 million from 1984; net interest income for the year was $0.6 million, compared to $1.0 million in 1984. Net income was $1.7 million, a reduction of $1.6 million from the preceding year. The Corporation reduced its working capital by $9.2 million in 1985, of which $8.1 million constituted reduction in investments in Treasury Bills which were utilized for capital projects. The reduction in investment income combined with a slight cargo decrease resulted in a decline in port profits.

On October 1, 1985, the Halifax Port Corporation entered into a lease agreement with Nosco Marine Industries Inc. for the operation of the grain elevator facility. Prior to that date, this facility was operated and managed by the Halifax Port Corporation. The new company plans to increase grain volume through the grain facility and enhance its competitiveness for the export of grain and related products.

In December 1985, the Shipping Corporation of Trinidad and Tobago commenced a new service out of Halifax. The line expects to call Halifax every two weeks en route to Haiti. In addition, Associated Container Transportation, ACT/PACE line announced a new slot charter agreement with Columbus Line, with the service to commence operations out of Halifax in 1986.

These recent announcements support port management's philosophy that the Port of Halifax is in a strategic point on the eastern coast of Canada for the attraction of large container shipping lines and for round the world services which are expected to become more predominant in the near future. The future looks very healthy for the Port of Halifax with all indications predicting steady traffic growth combined with additional shipping lines.

We take this opportunity to express our sincere gratitude to all employees of the Corporation for their dedicated service, and to our colleagues in the shipping industry, waterfront union workers and all port users for their invaluable contribution to the success of the Halifax Port Corporation over the past year. Only through the cooperation of the entire shipping community can a port achieve a high degree of success. The Halifax Port Corporation has this cooperative spirit and plans to use it to its advantage.

R. V. Beck

Chairman of the Board

D. F. Bellefontaine

General Manager and Chief Executive Officer

Auditors' Report

To the Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

We have examined the balance sheet of the Halifax Port Corporation as at December 31, 1985, and the statements of income and deficit and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with the Financial Administration Act and Regulations, the Canada Ports Corporation Act and the by-laws of the Corporation.

Dasne Raymond

Chartered Accountants

Halifax, Nova Scotia
February 7, 1986

Balance Sheet December 31, 1985

Assets	1985	1984
Current		
Cash	$ 228,147	$ 238,978
Investments (Note 3)	3,597,121	11,683,144
Accounts receivable	1,753,353	2,315,218
Due from Canada		238,502
Materials and supplies	84,491	85,416
	5,663,112	14,561,258
Investments (Note 3)	33,090	32,985
Amounts receivable	350,782	268,499
Fixed (Note 4)	54,172,543	43,397,035
	$60,219,527	$58,259,777
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 4,468,785	$ 4,129,316
Grants in lieu of municipal taxes	163,809	184,634
Deferred revenues	523,308	541,879
	5,155,902	4,855,829
Accrued employee benefits	652,043	693,154
Loans from Canada (Note 5)	30,556,933	30,556,933
	36,364,878	36,105,916
Equity		
Contributed capital	72,136,346	72,136,346
Deficit	(48,281,697)	(49,982,485)
	23,854,649	22,153,861
	$60,219,527	$58,259,777
Commitments (Note 6)		

On behalf on the Board:

R. V. Beck

Raymond V. Beck
Chairman

David F. Bellefontaine
General Manager and Chief Executive Officer

Statement of Income and Deficit

year ended December 31, 1985
with comparative figures for the seven months ended December 31, 1984

	1985	1984
Revenue from operations	$ 11,760,904	$ 6,959,101
Operating and administrative expenses	8,224,153	5,129,113
Depreciation	1,519,654	906,107
Grants in lieu of municipal taxes	941,595	524,400
	10,685,402	6,559,620
Income from operations	1,075,502	399,481
Other income	625,286	718,247
Net income	1,700,788	1,117,728
Deficit, beginning of year	(49,982,485)	(51,100,213)
Deficit, end of year	$(48,281,697)	$(49,982,485)

Statement of Changes in Financial Position

year ended December 31, 1985
with comparative figures for the seven months ended December 31, 1984

	1985	1984
Operating activities		
Net income	$ 1,700,788	$ 1,117,728
Depreciation	1,519,654	906,107
Other	(51,772)	(54,811)
Decrease in operating components of working capital	1,101,367	3,845,753
Cash provided by operating activities	4,270,037	5,814,777
Financing activities		
Capital grants	(10,263)	600,408
Loans from Canada	2,650,000	—
Loans from Canada currently payable	(2,650,000)	—
Cash provided by (applied to) financing activities	(10,263)	600,408
Investing activities		
Additions to fixed assets	(12,288,251)	(4,825,739)
Other	(68,377)	(13,200)
Cash required by investing activities	(12,356,628)	(4,838,939)
Increase (decrease) in cash and short-term investments	(8,096,854)	1,576,246
Cash and short-term investments, beginning of the year	11,922,122	10,345,876
Cash and short-term investments, end of year	$ 3,825,268	$11,922,122

Notes to Financial Statements

December 31, 1985

1. In accordance with the Canada Ports Corporation Act, sections 6.1 and 6.2, a petition for the establishment of a local port corporation at the Port of Halifax was approved and the Halifax Port Corporation was established effective June 1, 1984.

In accordance with the Canada Ports Corporation Act, the assets, liabilities and equity were transferred at their carrying values in the accounts of the Canada Ports Corporation – Port of Halifax to the Halifax Port Corporation.

2. Significant Accounting Policies

a) Investments
The investments, which are direct and guaranteed securities of Canada, are shown at amortized cost. Premiums or discounts are amortized over the periods to maturity.

b) Fixed assets
Fixed assets are recorded at cost except for those transferred to the Corporation from Canada, which are recorded at appraised or fair market value established at the time of transfer. Grants towards capital projects received from Canada and from third parties are deducted from the cost of the related fixed assets.

Depreciation is calculated on the straight-line basis for the full year, commencing with the year the asset becomes operational, using rates based on the estimated useful lives of the assets.

c) Pension costs
All permanent employees of the Corporation are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and the Corporation. The annual contributions for pensions are recognized in the accounts on a current basis.

d) Insurance
Canada Ports Corporation assumes substantially all risks against fire and general perils, as well as worker compensation claims. Any costs arising from these risks are recorded in the accounts in the year they can be reasonably estimated.

e) Grants in lieu of municipal taxes
The expense for grants in lieu of municipal taxes is based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

f) Employee benefits
The Corporation accrues in its accounts, annually, the estimated liabilities for severance pay, annual leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements, or in accordance with its policy.

3. Investments

	1985		1984	
	Amortized Cost	Face Value	Amortized Cost	Face Value
Short term	$3,597,121	$3,618,500	$11,683,144	$12,089,900
	Amortized Cost	**Market Value**	**Amortized Cost**	**Market Value**
Long term	$ 33,090	$ 33,242	$ 32,985	$ 30,380

4. Fixed Assets

	Depreciation Rates %	Cost	Accumulated Depreciation	1985 Net Book Value	1984 Net Book Value
Land		$18,024,654	$ —	$18,024,654	$18,024,654
Dredging	2.5-6.7	2,596,947	2,174,717	422,230	449,107
Berthing structures	2.5-10	24,230,941	16,377,152	7,853,789	8,160,381
Buildings	2.5-10	18,691,154	11,463,401	7,227,753	6,131,417
Utilities	3.3-10	2,947,757	1,544,778	1,402,979	1,495,385
Roads and surfaces	2.5-10	5,578,487	2,879,548	2,698,939	2,827,257
Machinery and equipment	5-100	8,931,084	7,376,761	1,554,323	1,562,296
Office furniture and equipment	20	610,493	258,786	351,707	167,335
Projects under construction		14,636,169	—	14,636,169	4,579,203
		$96,247,686	$42,075,143	$54,172,543	$43,397,035

5. Loans from Canada

	1985	1984
Non-interest bearing loans with indefinite due date	$25,555,762	$25,555,762
Accrued interest on loans	5,001,171	5,001,171
	$30,556,933	$30,556,933

The loans from Canada are unsecured.

6. Commitments

Funds have been committed on capital projects as at December 31, 1985 in the amount of $981,225. The full amount is expected to be spent during 1986.

7. Subsequent Event

The Government of Canada has requested cash contributions from various Crown Corporations. As part of this cash recovery exercise, there was a request for a contribution of $133,000,000 from the Ports Canada system made up of the Canada Ports Corporation and the six Local Port Corporations, of which $83,000,000 is payable by March 31, 1986 and $50,000,000 by June 30, 1986.

Of these amounts $1,920,000 has been assessed to Halifax Port Corporation representing its share of the $83,000,000 amount which is payable by March 31, 1986.

Board of Directors

Raymond V. Beck
Chairman
Former General Manager
Halifax Port Corporation
Halifax, N.S.

Donald A. Parker
Vice-Chairman
President of various local companies
Dartmouth, N.S.

Gerald E. Simmons
Retired Regional Manager
Saguenay Shipping Ltd. and former Chairman, Halifax Port Authority
Dartmouth, N.S.

Paul M. Murphy, Q.C.
Partner, law firm of
Patterson Kitz
Halifax, N.S.

Harald A. Henriksen
General Manager
Karlsen Shipping Company Ltd.
Halifax, N.S.

Florence Irwin
Partner, Canadian Annuity and Insurance Services Ltd.
Bedford, N.S.

Michael J. Proude
President
International Longshoremen's Association Local 269
Dartmouth, N.S.

Officers of the Corporation

Raymond V. Beck
Chairman

David F. Bellefontaine
General Manager and Chief Executive Officer

Lorraine E. Brenton
Corporate Secretary

Richard T. Pentland
Director of Engineering

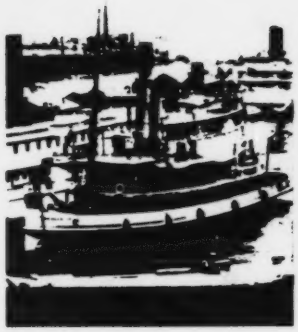
Dennis W. Creamer
Director of Finance and Administration

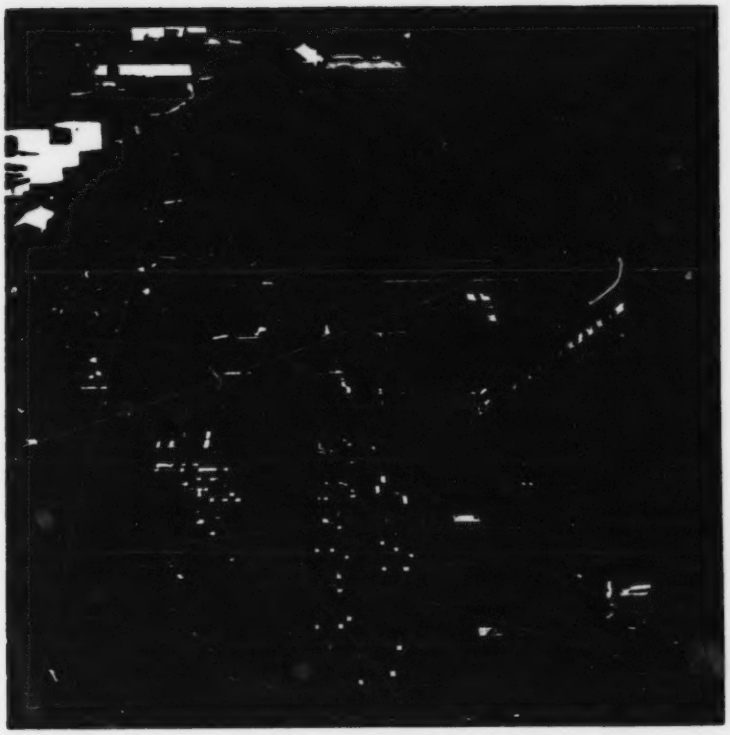
Robert A. Kaye
Director of Marketing

D. James Muzzin
Director of Personnel and Industrial Relations

Captain Claude W. Ball
Director of Operations/Harbour Master

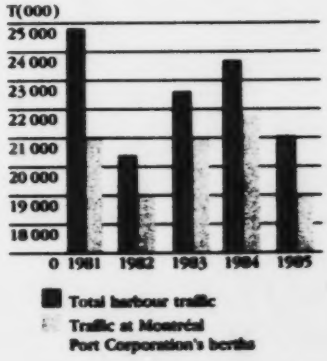
Montréal Port Corporation



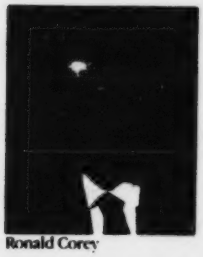


Performance Highlights

- Canada's number one container port handling 50 percent of total containerized cargo.
- Ranks third on the east coast of North America for total containerized traffic, after New York and Baltimore.
- 17,000 direct and indirect jobs depend on the port and its activity generates economic benefits valued at $750 million.



Message from the Chairman of the Board and the General Manager and Chief Executive Officer



Ronald Corey

Dominic J. Taddeo

Time and progress have turned Montréal from a 17th-century trading post into the major shipping centre we know today, Canada's number one container port. In the half century that has unfolded since a national port system was created, the Port of Montréal has witnessed some remarkable events. In 1968, the port proudly handled the first container in Canada. Since the mid-seventies, it has enjoyed a degree of industrial harmony that is the toast and in some cases the envy of the shipping world. It also marked a record year in 1980, handling a total of 24.9 million tonnes.

Through these and many other events, the Port of Montréal has made a unique contribution, of which it is pleased and proud, to the success of Canada's national port system.

The new heights that the Port of Montréal reached in 1985 were not a matter of chance; rather they were the results of daily effort. At the same time, the Port of Montréal saw a downturn in two key sectors, a slump over which the port had no control; grain shipments declined after two consecutive poor harvests, and crude oil shipments dropped when the transportation subsidies on domestic crude were eliminated.

The operating revenues for the port totalled $54.7 million for 1985, compared to $57.3 million in 1984. The operating and administrative costs increased less than 4 percent from $46.4 million in 1984 to $47.9 million in 1985. The net operating result for the Port of Montréal thus went from $10.9 million in 1984 to $6.8 million in 1985. The net result amounted to $19.8 million for 1985 compared with $26.8 million the preceding year.

Nevertheless, the steady increase in containerized traffic and for the sixth consecutive year, a positive financial result, both explain and confirm the vitality of the Montréal Port Corporation.

Traffic Results

The Port of Montréal was proud to have set a record in 1984 for the handling of general cargo. In 1985, it beat this record with a 204,000 tonne increase over the previous year. The 5.44 million tonnes of general cargo handled in 1985 represent a 3.9 percent increase over 1984.

In addition, the handling of containerized cargo set a new record last year.

The volume of containerized traffic thus went from 4.1 million tonnes in 1984 to 4.4 million tonnes in 1985. This is a 6.6 percent increase. The number of 20 feet equivalent units (TEU's) went from 428,747 to 481,525. If this makes us especially proud, it is because of the key economic and strategic importance of this type of activity, an area of intense competition between the major ports.

Containerized cargo transport has assumed an increasingly important role in total worldwide traffic. And the Montréal Port Corporation is blessed with many advantages to enhance the movement of containerized cargo.

Its geographic location makes it a key port in North Atlantic shipping and an excellent gateway to North America. Located at the intersection of major rail and road networks, the Port of Montréal provides a road-rail service which has been highly praised for its cost effectiveness.

All of these factors contribute to make the Port of Montréal Canada's leading container port. It handles 50 percent of all containerized traffic moved through Canadian ports. Our share of the eastern Canadian market remains at approximately 60 percent.

Our somber forecasts from the prior year unfortunately materialized. Grain traffic fell 1.2 million tonnes from 5.8 million tonnes in 1984, to 4.6 million tonnes in 1985, a reduction of 20.7 percent. Following the poor 1984 fall harvest, western producers suffered a second bad season last summer and the effects were felt at the export level in the Port of Montréal. It should be noted however that the Port of Montréal nonetheless succeeded in maintaining its market share in this sector.

Petroleum products also registered a significant decline in 1985. Handling of petroleum products dropped from 7.9 million tonnes in 1984 to 6 million tonnes in 1985. This is a decline of 24.1 percent. Canadian producers benefited from transport subsidies for a three year period. But, in June of 1985, this program was eliminated and, consequently, domestic outflows of crude oil ceased. During the first six months of the year, the Port of Montréal handled 900,000 tonnes of oil, as compared with 2.6 million tonnes in 1984.

Total traffic at the Port of Montréal reached 21.1 million tonnes in 1985, a decrease of 2.7 million tonnes from 1984, or 11.4 percent.

Prospects

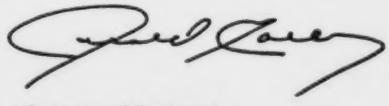
We look to the future with unbridled optimism. It is understood that we must remain realistic and keep track of those factors beyond our control which will continue to affect the traffic in certain types of cargoes during 1986.

Thus, the poor grain harvest of 1985 will continue to be felt through the first half of this year. Along with Canadian grain producers, we can only hope for a better harvest in the summer of 1986. In the petroleum sector, we cannot count on the 900,000 tonnes handled during the first half of 1985.

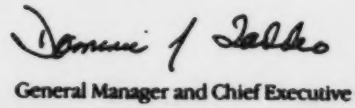
Containerization is the future of the shipping industry; in terms of revenues and job creation, containerized cargo handling is essential to the vitality of the port and, as witnessed by the results, the port plays a major role in this area. The increase of containerized traffic within the current limits of the Port of Montréal can therefore only be assured by improving and expanding the container facilities currently in place.

We anticipate accordingly investing some $170 million in the period 1986-1990 broken down as follows: $80 million for the expansion of container terminals and other facilities related to this sector; $30 million to improve, upgrade and expand the entire rail network infrastructure, which is a major asset and the key to continued growth in containerized traffic; $40 million will go to the improvement and modernization of our grain elevators, essential for preserving our share of the market. Finally, related installations, including the passenger wharf and other facilities will require approximately $20 million.

In conclusion, we would like to express our warmest appreciation to the Port of Montréal employees for their cooperation and to our colleagues in the maritime industry. The Port of Montréal's success is the fruit of the individual and collective labours of all within the port community.



Chairman of the Board



General Manager and Chief Executive Officer

Auditors' Report

To the Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

We have examined the statements of income, deficit and changes in financial position of the Montréal Port Corporation for the fiscal year ended December 31, 1985 and its balance sheet at that date. Our examination was made in accordance with generaly accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the results of operations and the changes in the financial position of the Corporation for the year ended December 31, 1985 and its financial position at that date in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

We further report that, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come under our notice in the course of our examination of the financial statements were, in all material respects, in accordance with the Financial Administration Act and regulations thereto, the charter and by-laws of the Corporation and any directive given to the Corporation.

Samson Bélair

Chartered Accountants

Montréal, Quebec
February 19, 1986

Balance Sheet as at December 31

(in thousands of dollars)

Assets	1985	1984
Current		
Cash	$ 298	$ 644
Investments (note 4)	79,594	67,116
Accounts receivable	10,003	9,469
Materials and supplies	774	733
	90,669	77,962
Long-term		
Investments (note 4)	39,041	38,984
Receivable	552	578
	39,593	39,562
Fixed assets (note 5)	123,433	119,626
	$253,695	$237,150
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (note 6)	$ 9,022	$ 9,277
Grants in lieu of municipal taxes	2,851	5,496
	11,873	14,773
Long-term		
Accrued employee benefits	5,207	5,277
Loans from Canada (note 7)	238,869	239,208
	244,076	244,485
Equity of Canada		
Contributed capital	19,243	19,243
Deficit	(21,497)	(41,351)
	(2,254)	(22,108)
	$253,695	$237,150

On behalf on the Board:

Ronald Corey
Chairman

Dominic J. Taddeo
General Manager and Chief Executive Officer

Statement of Income	(in thousands of dollars)	
for the year ended December 31	1985	1984
Revenue from operations	$54,729	$57,325
Operating and administrative expenses	37,345	35,829
Depreciation	6,711	6,298
Grants in lieu of municipal taxes	3,914	4,287
	47,970	46,414
Net income from operations	6,759	10,911
Investment income	12,006	10,232
Interest expense	523	542
	11,483	9,690
Net income before unusual and extraordinary items	18,242	20,601
Adjustment of grants in lieu of municipal taxes	1,612	
Net income before extraordinary item	19,854	20,601
Net gain on disposal and devaluation of fixed assets		6,205
Net income for the year	$19,854	$26,806

Statement of Deficit	(in thousands of dollars)	
for the year ended December 31	1985	1984
Balance at beginning	$41,351	$68,157
Net income for the year	19,854	26,806
Balance at the end	$21,497	$41,351

Statement of Changes in Financial Position	(in thousands of dollars)	
for the year ended December 31	1985	1984
Operating activities		
Net income before extraordinary item	$19,854	$20,601
Items not requiring an outlay of funds		
Depreciation	6,711	6,298
Others	(63)	592
	26,502	27,491
Cash used by changes in other elements in working capital (note 3)	(3,475)	(2,606)
	23,027	24,885
Financing activities		
Repayment of loans from Canada	(339)	(319)
Investing activities		
Disposal of long-term investments		275
Acquisition of long-term investments	(57)	
Receipt of long-term receivable	26	445
Disposal of fixed assets		13,244
Acquisition of fixed assets	(10,525)	(23,705)
	(10,556)	(9,741)
Increase in cash during the year	12,132	14,825
Cash at beginning	67,760	52,935
Cash at end	$79,892	$67,760
Cash		
Cash	$ 298	$ 644
Investments (treasury bills)	79,594	67,116
	$79,892	$67,760

Notes to Financial Statements

December 31, 1985

1. Status

The Montréal Port Corporation (the Corporation) was incorporated by letters patent in accordance with paragraph 6.2(1) of the Canada Ports Corporation Act on July 1, 1983.

Following section 6.5 of the Canada Ports Corporation Act on the establishment of a local port corporation, all rights, obligations and liabilities of the Corporation in relation to that harbour shall become rights, obligations and liabilities of the local port corporation, as it is for the Corporation.

2. Significant Accounting Policies

a) Fixed assets and depreciation

Fixed assets are recorded at original cost with related accumulated depreciation transferred from Canada Ports Corporation; subsequent acquisitions are recorded at cost.

Depreciation on fixed assets is calculated according to the straight-line method for the full year, commencing with the year the asset becomes operational, using rates based on the estimated useful lives of the assets.

b) Pension costs

All permanent employees of the Corporation are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and the Corporation. These contributions represent the total liability of the Corporation and are recognized in the accounts on a current basis.

c) Grants in lieu of municipal taxes

Grants in lieu of municipal taxes are based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

d) Employee benefits

The Corporation accrues in its accounts, annually, the estimated liabilities for severance pay, annual leave, sick leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements, or in accordance with Corporation policy.

3. Changes in Elements in Working Capital

(in thousands of dollars)

	1985	1984
Increase (decrease) in accounts receivable	$ 534	$ (230)
Increase (decrease) in materials and supplies	40	(63)
Decrease in accounts payable and accrued liabilities	256	1,855
Decrease in grants in lieu of municipal taxes	2,645	1,044
	$3,475	$2,606

4. Investments

Funds are invested in Government of Canada direct securities and guaranteed by the Government of Canada which are shown at amortized cost, with premiums or discounts amortized over the periods to maturity. As at December 31, 1985, the market value of the short-term investments represents its amortized cost, and that of long-term investments is $43,881,239 ($37,694,896 in 1984).

5. Fixed Assets

(in thousands of dollars)

	Depreciation Rates (%)	Cost	Accumulated Depreciation	1985 Net Value	1984 Net Value
Land		$ 18,060	$ —	$ 18,060	$ 17,967
Dredging	2.5	15,325	11,538	3,787	4,052
Berthing structures	2.5	58,946	36,059	22,887	23,472
Buildings	2.5	61,070	27,652	33,418	33,676
Utilities	5	12,782	6,001	6,781	6,466
Roads and surfaces	2.5-10	27,453	8,759	18,694	14,279
Machinery and equipment	5-20	41,473	26,848	14,625	16,573
Office furniture and equipment	20	893	645	248	220
		236,002	117,502	118,500	116,705
Projects under construction		4,933	—	4,933	2,921
		$240,935	$117,502	$123,433	$119,626

6. Accounts Payable and Accrued Liabilities

Included in accounts payable and accrued liabilities are amounts for deferred revenues of $792,840 ($770,520 in 1984) and for the current portion of long-term liabilities of $339,365 ($319,403 in 1984).

7. Loans from Canada

(In thousands of dollars)

	1985	1984
Loans bearing interest at 6.25% with blended annual principal and interest repayment requirements of $842,561 and maturing in the year 2000	$ 8,051	$ 8,370
Less: Current portion	339	319
	7,712	8,051
Non-interest bearing loans with indefinite due date	132,995	132,995
Accrued interest on loans not due nor payable	98,162	98,162
	$238,869	$239,208

Principal repayment requirements over the next five years amount to:

1986	$ 339,365
1987	$ 360,576
1988	$ 383,112
1989	$ 407,056
1990	$432,497

8. Contingencies

Claims aggregating approximately $5,811,000 in respect of lawsuits, guarantees and damages allegedly suffered on the Corporation property and sundry other legal matters in dispute that have been made against the Corporation but are not reflected in the accounts. In the opinion of the Corporation, its position is defensible and the final outcome of such claims should not result in any material loss.

9. Capital Expenditure Commitments

Contractual obligations for the completion, construction and purchase of fixed assets are estimated at $10,978,503.

10. Related Party Transactions

In the ordinary course of business, the Corporation enters into transactions with related parties, including the Government of Canada, its agencies and other Crown corporations.

The Corporation derives revenues from related parties principally of grain warehousing and switching charges. The expenses paid to related parties are principally administration fees.

11. Subsequent Events

The Government of Canada has requested cash contributions from various Crown Corporations. As part of this cash recovery exercise, there was a request for a contribution of $133,000,000 from the Ports Canada system (made up of the Canada Ports Corporation and the six Local Port Corporations) of which $83,000,000 is payable by March 31, 1986, and $50,000,000 by June 30, 1986.

The Board of Directors of the Corporation resolved at its meeting of February 19, 1986, to remit to the Government of Canada the sum of $33,018,000 representing the Corporation's share of the requested contribution of $83,000,000 payable by March 31, 1986. The Corporation's share of the $50,000,000 payable by June 30, 1986 has not been considered by the Board.

In 1986, these contributions will be charged to the contributed capital and/or to the non-interest bearing loans with indefinite due dates.

Board of Directors

Ronald Corey*
Chairman
President, Montreal Canadian Hockey Club Inc.
President, Montréal Forum Inc.
Montréal, Que.

Bernard J. Finestone*
Vice Chairman
President, Abbey Finestone Inc.
Westmount, Que.

Rosaire Archambault
President
Archambault Musique Inc.
Montréal, Que.

Roger Bishop
Member, local 375
International Longshoremen's Association
Brossard, Que.

André Gingras
President
André Gingras & Ass. Inc.
Westmount, Que.

Yvon Lamarre
Chairman of the Executive Committee
City of Montréal
Montréal, Que.

Arnold E. Masters*
President
Maritime Employers Association
Montréal, Que.
*Members of the Executive Committee

Officers of the Corporation

Ronald Corey
Chairman

Dominic J. Taddeo
General Manager and Chief Executive Officer

Roger Dubé
Director of Finance and Administration

Capt. Dea Hassib
Director of Operations

Pierre Legault
Director of Human Resources

Jean Mongeau
Corporate Secretary

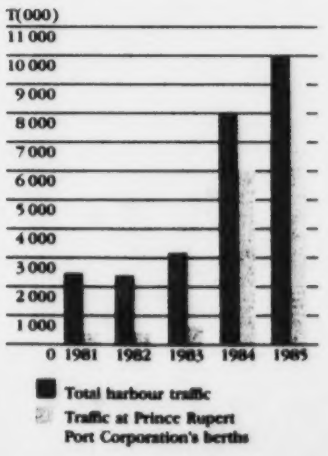
René Paradis
Director, Promotion and Public Affairs

Yvan Simard
Director of Planning and Development

Prince Rupert Port Corporation

Performance Highlights

- Total tonnage exceeded 10 million tonnes for the first time – up to 10,065,000.
- Port of Prince Rupert clearly established as the second largest (volume wise) port on the west coast of Canada.
- New grain terminal became operational in April 1985, shipping a total of 865,000 tonnes.
- Coal traffic rose by 38 percent to 7.2 million tonnes.



Message from the Chairman of the Board and the General Manager and Chief Executive Officer

Allan T. Sheppard

Kenneth R. Krauter

On behalf of the Board of Directors, it is gratifying to report that the Port of Prince Rupert again achieved an unprecedented level of success. In 1985, the port set new records for traffic growth and financial performance. We would like to sincerely thank our employees, port customers and all those involved in marine related industries for their invaluable contributions.

In the first full year since becoming a local port corporation, total traffic reached an all time high of 10.1 million tonnes, up 24 percent from the previous record of 8.1 million tonnes set in 1984. Coal and lumber exports showed the most dramatic increase.

Increased traffic reflected positively on the port's balance sheet. Revenues from operations for the first time exceeded $10.6 million as compared to $9.5 million in 1984. Net income from operations was $1.5 million up 142 percent from the year before. This resulted in a net income of $2.2 million, an increase of $0.9 million over 1984.

The port's achievements over the past few years are the fulfillment of an 80 year-old vision held by Prince Rupert's mentor, Charles Hays. The major promoter and General Manager of the Grand Trunk Pacific Railway, Hays saw Prince Rupert as Canada's gateway to the Orient. His optimism was based on Prince Rupert's proximity to many Far East ports and an expectation that the city would become the Pacific gateway for Asian cargo.

Charles Hays' dream went down with him on the Titanic in 1912, the same year Prince Rupert was declared a Public Harbour. Although the railway was completed in 1914, the anticipated commerce did not materialize. The first export commodity handled by the port was high-grade Sitka Spruce for the manufacture of airplanes during World War I. A 1.5 million bushel grain export terminal was built in 1926 but it remained under-utilized until recent years. Before being substantially destroyed by fire in 1972, Ocean Dock was used to ship small amounts of forest, fish and mineral products.

It was not until 1973, one year after it was designated a National Harbours Board port, that Prince Rupert began its rise to a long foreseen destiny. Construction began on the $25 million Fairview Terminal and four years later the first ship was loaded at the modern general cargo facility. Since the terminal was completed in 1977, cargo handling has increased steadily to the point where Fairview is nearing capacity.

Record lumber traffic in 1985 took the terminal to an all time high of 666,326 tonnes, up 15 percent over 1984. Lumber was the major commodity, accounting for 496,823 tonnes (365 million FBM), a 27 percent increase over 1984. Other commodities handled include specialty grains which were down 4 percent to 126,389 tonnes and mineral concentrates which were down 24 percent to 40,957 tonnes.

During 1985, two major initiatives were undertaken to maintain and improve the port's position in the export lumber trade. The first was reducing lumber handling rates between 4 percent and 12 percent and simplifying tariff structures to assist the lumber industry's competitive position in the world markets. The second was awarding a contract for an indepth study of the expansion of general cargo handling facilities. The Board expects to make a decision with respect to terminal expansion in 1986.

But the completion of two export terminals on Ridley Island has been the key to realizing Charles Hays' dream.

In April 1985, Prince Rupert Grain Ltd.'s $275 million state-of-the-art elevator began operations. Although grain exports were down 22 percent over 1984, it is expected shipments through this terminal will increase closer to its design throughput capability of 3.5 million tonnes in the future. We are pleased to note that this terminal is establishing new records on the west coast for railcar unloading and shiploading productivity.

Coal exports by Ridley Terminals Inc. accounted for a substantial portion of overall port tonnage. Shipments reached 7.2 million tonnes in 1985, up 38 percent from the previous year. As well, the first shipment of anthracite coal was made through the terminal in 1985 to test market conditions in Korea for this northeast B.C. product.

Kraft pulp exports from Westar Timber Ltd.'s Watson Island pulp mill were up 31 percent to 315,076 tonnes. Raw log exports increased 4 percent to 436,960 tonnes. While the number of passengers from visiting cruise ships remained stable, the port did make a significant step forward in the tourist industry by becoming the home port for an Alaskan cruise ship operation making weekly sailings during the summer.

We are extremely pleased that the private sector continues to share our optimism for the port's future. In the past year, the first bulk-carrier line opened an office in Prince Rupert and a third major B.C. stevedoring company took permanent residence in the city. There is no question that port growth will continue to have a favourable impact on the regional economy as the marine industry seizes new opportunities.

In 1985, the port celebrated the achievements of a modern-day pioneer. Joe Scott Sr. retired as Chairman of the Board after 20 years as a leading proponent of port development at Prince Rupert. The Board would like to take this opportunity to express its heartfelt thanks to Joe for his dedication and hard work over many years.

A.T. Sheppard

Chairman of the Board

K.R. Krauter

General Manager and Chief Executive Officer

Auditors' Report

The Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

We have examined the balance sheet of the Prince Rupert Port Corporation as at December 31, 1985 and the statements of income and deficit and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding period.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with the Financial Administration Act and Regulations, the Canada Ports Corporation Act, and the Letters Patent and By-laws of the Corporation.

Thorne Riddell

Chartered Accountants

Vancouver, British Columbia
February 6, 1986

Balance Sheet as at December 31, 1985

Assets	1985	1984
Current assets		
Cash	$ 87,341	$ 61,970
Investments (note 3)	7,202,309	5,840,910
Accounts receivable	630,199	611,315
Due from Canada	—	82,839
Materials and supplies	88,092	73,470
	8,007,941	6,670,504
Fixed assets (note 4)	73,214,955	72,919,342
	$81,222,896	$79,589,846

Liabilities		
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 382,346	$ 616,615
Payable to Canada	249,190	—
Grants in lieu of municipal taxes	495,821	963,822
Deferred revenues	229,263	343,941
	1,356,620	1,924,378
Long-term debt		
Loans from Canada (note 5)	38,110,991	38,110,991
Recoverable contribution from Canada (note 6)	49,511,864	49,511,928
	87,622,855	87,622,919

Equity of Canada		
Contributed capital	678,275	678,275
Deficit	8,434,854	10,635,726
	(7,756,579)	(9,957,451)
	$81,222,896	$79,589,846

Approved by the Board:

A. T. Sheppard
Allan T. Sheppard
Chairman

K. R. Krauter
Kenneth R. Krauter
General Manager and Chief Executive Officer

Statement of Income and Deficit	Year ended December 31	Seven months ended December 31
	1985	1984
Revenue from operations	**$10,622,368**	$ 5,903,491
Expenses		
Operating and administrative	**7,771,561**	4,547,456
Depreciation	**918,496**	488,843
Grants in lieu of municipal taxes	**27,661**	164,831
	8,717,718	5,201,130
Income from operations	**1,904,650**	702,361
Interest income	**655,246**	400,579
Loss on disposal of fixed assets	**(359,024)**	(64,772)
Net income	**2,200,872**	1,038,168
Deficit at beginning of period	**10,635,726**	11,673,894
Deficit at end of period	**$ 8,434,854**	$10,635,726

Statement of Changes in Financial Position	Year ended December 31	Seven months ended December 31
	1985	1984
Cash resources provided by (used in) operating activities		
Net income	**$2,200,872**	$1,038,168
Items not involving funds		
Depreciation	**918,496**	488,843
Loss on sale of fixed assets	**359,024**	64,772
Cash generated from (used for) operating working capital	**(850,454)**	650,475
	2,627,938	2,242,258
Cash resources provided by (used in) financing activities		
Capital grants (net)	**331,965**	(1,302,473)
Cash resources provided by (used in) investing activities		
Proceeds from sale of fixed assets	**232**	37,000
Additions to fixed assets (net of capital grants)	**(1,573,365)**	(618,884)
	(1,573,133)	(581,884)
Increase in cash and investments	**1,386,770**	357,901
Cash and investments at beginning of period	**5,902,880**	5,544,979
Cash and investments at end of period	**$7,289,650**	$5,902,880

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1985

1. Local Port Corporation

The Prince Rupert Port Corporation ("the Corporation") was established effective June 1, 1984 as a local port corporation persuant to the Canada Ports Corporation Act ("the Act"). The Corporation is exempt from income taxes.

On June 1, 1984, pursuant to the Act, all the assets and liabilities of the Canada Ports Corporation relating to the Port of Prince Rupert were transferred to the Corporation at their book value as recorded by the Canada Ports Corporation. The net liabilities assumed were recorded as contributed capital of $678,275 and a deficit of $11,673,894. Accordingly, the financial statements are prepared as though the Prince Rupert Port Corporation had operated these facilities since their inception.

2. Significant Accounting Policies

a) Investments

The investments, which are direct and guaranteed securities of Canada, are shown at amortized cost. Premiums or discounts are amortized over the periods to maturity.

b) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost. Grants towards capital projects received from Canada and from third parties are deducted from the cost of the related fixed assets.

Depreciation is calculated on the straight-line basis for the full year, commencing with the year the asset becomes operational, using rates based on the estimated useful lives of the assets.

c) Pension costs

All permanent employees of the Corporation are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and the Corporation. The annual contributions represent the liability of the Corporation for pensions and are recognized in the accounts on a current basis.

d) Grants in lieu of municipal taxes

The expense for grants in lieu of municipal taxes is based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

e) Employee benefits

The Corporation accrues in its accounts annually the estimated liabilities for severance pay, annual leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years.

3. Investments

	1985	1984
Amortized cost	$7,202,309	$5,840,910
Market value	$7,188,651	$5,857,165

4. Fixed Assets

a) Summary

	Depreciation Rates (%)	Cost	Accumulated Depreciation	1985 Net	1984 Net
Land		$60,159,561	$ —	$60,159,561	$60,090,585
Dredging	2.5-6.7	5,177	1,036	4,141	4,271
Berthing structures	2.5-10	8,562,554	2,167,089	6,395,465	6,663,925
Buildings	2.5-10	2,348,687	263,564	2,085,123	1,776,546
Utilities	3.3-10	2,609,710	965,891	1,643,819	1,747,729
Roads and surfaces	2.5-10	3,581,379	1,340,695	2,240,684	1,775,555
Machinery and equipment	5-10	1,699,805	1,072,702	627,103	796,985
Office furniture and equipment	20	122,714	63,655	59,059	63,746
		$79,089,587	$5,874,632	$73,214,955	$72,919,342

b) Capital grants

During 1985, the Corporation received a capital grant of $244,968 (seven months ended December 31, 1984 – $652,007) from the Province of Alberta.

5. Loans from Canada

	1985	1984
Non-interest bearing loans with indefinite due date	**$27,084,979**	$27,084,979
Accrued interest on loans not due and payable	**11,026,012**	11,026,012
	$38,110,991	$38,110,991

6. Recoverable Contribution from Canada

A recoverable contribution of $50,400,000 was approved for the construction of the infrastructure for the coal terminal facility on Ridley Island. The total contribution received and/or receivable as of December 31, 1985, was $49,511,864.

The total recoverable contribution is interest-free until April 1, 1989, and thereafter bears interest at approximately 13.9%.

Principal and interest on $48,300,000 of the contribution are repayable over 20 years, commencing on April 1, 1989, contingent upon the revenues received from a direct coal throughput surcharge. The balance of $1,211,864 is repayable on a fixed, blended principal and interest basis over 20 years, commencing on April 1, 1989.

7. Related Party Transactions

a) During the year ended December 31, 1985, the Corporation received revenue of $1,250,370 (seven months ended December 31, 1984 – $580,302) from Ridley Terminals Inc., a company in which the Canada Ports Corporation has a significant investment. Accounts receivable as at December 31, 1985 include $186,760 (1984 – $225,723) due from Ridley Terminals Inc.

b) During the year the Corporation paid $521,297 (seven months ended December 31, 1984 – $245,943) to Canada Ports Corporation as its share of that corporation's head office expense.

8. Comparative Figures

Certain comparative figures have been reclassified to conform with the presentation adopted for the current year.

Board of Directors

Allan T. Sheppard*
Chairman
Owner Manager, Port Edward Marine Services
Prince Rupert, B.C.

William B. Hick*
Vice Chairman
Medical Doctor
Prince Rupert, B.C.

John T. Payne*, **
General Manager
Universal Stores Inc.
Prince Rupert, B.C.

Michael Z. Florian**
Chief Executive Officer
Prince Rupert Fishermen's Co-op Association
Prince Rupert, B.C.

John D. McNish**
Manager
Credit Bureau of Prince Rupert
Prince Rupert, B.C.

Dolores D. MacIntosh
Property Manager
Prince Rupert, B.C.

Donald Seidel
Manager
Prince Rupert Motors Ltd.
Prince Rupert, B.C.

*Executive Committee
**Audit Committee

Officers of the Corporation

Allan T. Sheppard
Chairman

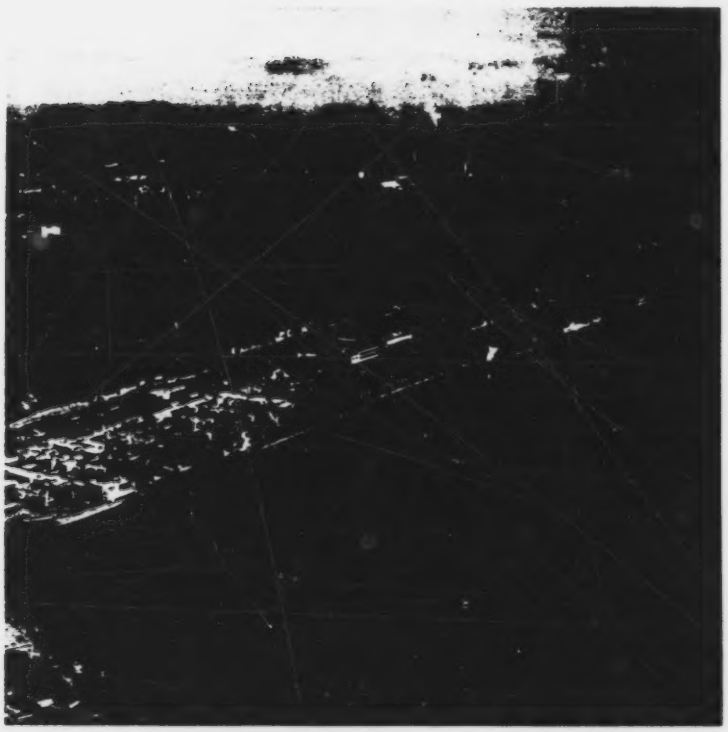
Kenneth R. Krauter
General Manager and Chief Executive Officer

R. Adam McBride
Manager, Finance and Administration

Brian L. Denton
Manager, Engineering and Maintenance

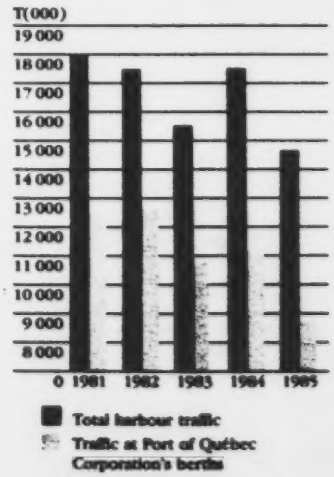
Michael Gray
Manager, Operations, Harbour Master

Port of Québec Corporation



Performance Highlights

- Tonnage of mineral concentrates nearly doubled in 1985.
- Construction of an 11,200 m^2 general cargo shed at the Estuary Sector now enables the port to better serve shippers of general cargo.
- Gagnon and Boucher invested $1 million to expand its feed grain distribution centre at Anse au Foulon.



Message from the Chairman of the Board and the General Manager and Chief Executive Officer

Ross Gaudreault

Jean-Michel Tessier

The Board of Directors and management of the Port of Québec Corporation are pleased to present the annual report for one of Canada's most historic ports. Having served in the exploration, trade and development of Canada since the early 17th century, the Port of Québec is proud of its contributions to Canada's national port system.

The year 1985 was an exciting one in the port's history. A new Board of Directors was appointed on July 6, 1985, by the Minister of Transport and the Corporation reassessed its objectives, emphasizing a commitment to provide the best in transportation services while maximizing profitability through zero-base budgeting and sound management. The Corporation is determined to further develop its marketing activities, service to clients and economic leadership role in the regional community.

These priorities reflect the Corporation's firm belief in the potential of the Port of Québec's, deep water connection to the industrial and agricultural heartland of North America via the Great Lakes/St. Lawrence Seaway.

Year-round navigation, geographic location and the presence of intermodal transportation will also contribute to the port's ongoing development as a multi-user import, export and transshipment center.

Financial Highlights

Financial results for the Port of Québec Corporation in 1985 show operating revenues of $9.4 million, total net income of $3.8 million and capital expenditures of $5.4 million.

Traffic Review

The Port of Québec consolidated its position as a deep water transshipment terminal for solid bulk products in 1985. The volume of mineral concentrates nearly doubled to 2.2 million tonnes, up from 1.2 million tonnes in 1984, underlining the port's competitive edge in the handling of bulk commodities.

A fifth dockside crane was added to the Beauport solid bulk terminal in 1985, increasing handling capacity for the simultaneous servicing of vessels calling at its 465 metres of berthing space. This additional equipment enables the terminal to load mineral concentrates at the rate of 3,100 tonnes per hour.

These developments were offset by a sharp decline in shipments of grain, reflected throughout the St. Lawrence River transfer elevator system. While the Port of Québec remained eastern Canada's major grain handling center, in 1985 traffic fell to 5.1 million tonnes, down from 8.1 million tonnes in 1984. A succession of poor harvests in western Canada had a serious negative impact on the country's grain export activity. The decrease in shipments of grain was the principal contributing factor to the overall decline in port traffic, which totalled 14.7 million tonnes in 1985, compared to 17.7 million tonnes in 1984.

In spite of a difficult year for grain, intermodal flexiblity in unloading operations was once again demonstrated at the elevator operated by Bunge of Canada Ltd. Following the shutdown of the St. Lawrence Seaway, Bunge received eight unit trains of nearly 100 cars each, used by the Canadian Wheat Board as an alternative transportation solution to move cargo to vessels on the St. Lawrence River. In the same category of cargo, Gagnon & Boucher, a subsidiary of Cargill Ltd., invested $1 million in 1985 to expand its feed grain distribution center. Three new silos were added to the facility, boosting storage capacity to 48,600 tonnes. The investment enabled the company to guarantee year-round availability of all types of feed grain to Quebec feed manufacturers and livestock producers.

In the liquid bulk and general cargo categories, tonnage remained at levels comparable to those of 1984. Shipments of liquid bulk recorded 6.2 million tonnes in 1985, down from 6.9 million tonnes of the previous year.

General cargo shipments, which included a wide range of break bulk goods such as dairy and forest products, were adversely affected by weak overseas markets. Some 438,000 tonnes of general cargo were handled at the Port of Québec in 1985, compared to 569,000 tonnes in 1984.

To better serve shippers of general cargo, the port invested $4 million for the construction of an 11,200 m^2 shed at the Estuary Sector. This was the largest capital expenditure of 1985. The facility, which offers many advantages including improved conditions for winter operations, represents the first phase in the development of a new multi-user general cargo terminal capable of simultaneously receiving five vessels.

Traffic Outlook

The port administration is cautiously optimistic in evaluating traffic potential for 1986. Ultramar of Canada's recent acquisition of the Gulf Canada network of service stations in eastern Canada and planned increase in production at its refinery located at St. Ramuald, near Québec City, could augment the port's volume of petroleum products by up to 3 million tonnes annually. Grain traffic should also improve in 1986 while volumes of other solid bulk products should remain stable.

The Port of Québec will face many challenges in 1986 and over the coming years. The management and all companies in the port community are committed to develop the full potential of a great port center, which occupies an important place in Canada's history and will continue to contribute to our country's international trade.

The Board of Directors and management of the Port of Québec Corporation extend their sincere thanks to the staff of the port, its customers and all those directly and indirectly associated with its activities, for their contribution to the Port of Québec's accomplishments in 1985.

Chairman of the Board

General Manager and Chief Executive Officer

Auditors' Report

To the Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

We have examined the balance sheet of the Port of Québec Corporation as at December 31, 1985, the statement of income and deficit and the statement of changes in financial position for the year then ended. Our verification was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the port as at December 31, 1985 and the results of its operations and the changes of its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation which have come to our notice during our examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with the Financial Administration Act and its regulations, the Canada Ports Corporation Act and the by-laws of the Corporation.

Thorne Riddell

Chartered Accountants

Québec, Quebec
February 20, 1986

Balance Sheet as at December 31, 1985

Assets	1985	1984
Current		
Cash	$ 275,356	$ 288,267
Investments (note 3)	33,109,060	30,205,593
Accounts receivable	3,256,021	5,479,237
Materials and supplies	60,373	62,986
	36,700,810	36,036,083
Investments (note 3)	6,597,511	6,571,166
	43,298,321	42,607,249
Fixed (note 4)	44,692,982	41,031,689
	$87,991,303	$83,638,938
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$2,486,742	$2,059,188
Grants in lieu of municipal taxes	502,000	456,450
Deferred revenues	731,068	710,067
	3,719,810	3,225,705
Long term		
Accrued employee benefits	791,000	739,700
	4,510,810	3,965,405
Equity of Canada		
Contributed capital	107,251,631	107,251,631
Deficit	23,771,138	27,578,098
	83,480,493	79,673,533
	$87,991,303	$83,638,938

On behalf of the Board:

Ross Gaudreault
Chairman

Jean-Michel Tessier
General Manager and Chief Executive officer

Statement of Income and Deficit	For the year ended December 31, 1985	For the seven months ended December 31, 1984
Revenue from operations	$ 9,405,701	$ 8,509,154
Expenses		
Operating and administrative expenses	7,159,073	4,381,969
Depreciation	1,721,120	1,097,127
Grants in lieu of municipal taxes	1,016,136	586,749
	9,896,329	6,065,845
Income (loss) from operations	(490,628)	2,443,309
Other income		
Investment income	4,297,588	2,458,436
Net income	3,806,960	4,901,745
Deficit at beginning of the year	27,578,098	32,479,843
Deficit at end of the year	$23,771,138	$27,578,098

Statement of Changes in Financial Position	For the year ended December 31, 1985	For the seven months ended December 31, 1984
Source (application) in cash		
Operations		
Net income	$ 3,806,960	$ 4,901,745
Items not affecting cash		
Amortization of discount on Canada Government bonds	(26,345)	(15,359)
Depreciation	1,721,120	1,097,127
(Gain) loss on disposal of fixed assets	(46,947)	4,586
Accrued employee benefits	51,300	(116,500)
Variation in working capital except cash	2,719,934	(4,130,393)
	8,226,022	1,741,206
Investments		
Additions to fixed assets	5,384,700	2,703,926
Proceeds on disposal of fixed assets	(49,234)	(1,751)
	5,335,466	2,702,175
Increase (decrease) in cash and short-term investments for the year	2,890,556	(960,969)
Cash and short-term investments at beginning of the year	30,493,860	31,454,829
Cash and short-term investments at end of the year	$33,384,416	$30,493,860

Notes to Financial Statements

for the year ended December 31, 1985

1. Incorporation

The Port of Québec Corporation was established June 1, 1984, under 6.2(1) of the Canada Ports Corporation Act.

2. Statement of Significant Accounting policies

a) Investments

Investments are direct and guaranteed securities of Canada. They are shown at amortized cost and the premium or discount is amortized over the periods to maturity.

b) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost except for those transferred to the Corporation from Canada, which are recorded at appraised or fair market value established at the time of transfer. Grants towards capital projects received from Canada and from third parties are deducted from the cost of the related fixed assets.

Depreciation is calculated according to the straight line method, once the asset becomes operational, for the entire year, using the following annual rates:

Dredging	2.5- 6.7%
Berthing structures	2.5 - 10%
Buildings	2.5 - 10%
Utilities	3.3 - 10%
Roads and surfaces	2.5 - 10%
Machinery and equipment	5 - 100%
Office furniture and equipment	20%

c) Pension costs

All permanent employees of the Corporation are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and the Corporation. The annual contributions represent the liability of the Corporation for pensions and are recognized in the accounts on a current basis.

d) Insurance

The Port of Québec Corporation assumes all risks with respect to compensation claims for occupational injury. Any costs arising from these risks are recorded in the accounts in the year they can be reasonably estimated.

e) Grants in lieu of municipal taxes

The expense for grants in lieu of municipal taxes is based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada. Any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement.

f) Employee benefits

The Corporation accrues in its accounts, annually, the estimated liabilities for severance pay, annual leave, sick leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years under its collective agreements or in accordance with its policy.

3. Investments

Investments, which are direct and guaranteed securities of Canada, are:

	1985		1984	
	Cost	Market Value	Cost	Market Value
Current	$33,109,060	$33,101,895	$30,205,593	$30,341,504
Long-term	$ 6,597,511	$ 7,387,483	$ 6,571,166	$ 6,468,502

4. Fixed Assets

a) Summary

			1985	1984
	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Net
Land	$11,043,597	$ —	$11,043,597	$11,043,602
Dredging	4,561,341	3,867,125	694,216	722,277
Berthing structures	22,167,990	15,463,013	6,704,977	6,713,975
Buildings	28,693,605	12,123,430	16,570,175	17,110,342
Utilities	3,399,155	1,749,632	1,649,523	1,514,494
Roads and surfaces	5,847,726	2,473,865	3,373,861	3,070,326
Machinery and equipment	501,590	362,788	138,802	30,963
Office furniture and equipment	333,040	164,290	168,750	88,517
Works under construction	4,349,081	—	4,349,081	737,193
	$80,897,125	$36,204,143	$44,692,982	$41,031,689

b) Capital expenditure commitments
As at December 31, 1985, contractual obligations for the completion, construction and purchase of fixed assets are estimated at $533,700, of which most will be expended in the year ending December 31, 1986.

5. Contingencies
Claims aggregating approximately $5,600,000 have been received by the Corporation in respect of lawsuits, warranties, collective agreements, damages allegedly suffered on Corporation property and various other matters in dispute. These amounts do not appear in the financial statements. In the Corporation's view, its position is defensible and these claims should not result in any material financial liability.

6. Subsequent Event
The Government of Canada has requested cash contributions from various Crown Corporations. As part of this cash recovery exercise, there was a request for a contribution of $133,000,000 from Canada Ports Corporation and the six Local Port Corporations, of which an amount of $83,000,000 is payable by March 31, 1986 and $50,000,000 by June 30, 1986.

The Board of Directors of Port of Québec Corporation has resolved at its meeting of February 17, 1986 to remit to the Government of Canada the sum of $13,881,092 representing the Corporation's share of the requested contribution of $83,000,000 payable by March 31, 1986. The Corporation's share of the $50,000,000 payable by June 30, 1986 has not been considered by the Board.

Board of Directors

Ross Gaudreault*
Chairman
General Manager, Irving Oil Limited
Province of Quebec
Sillery, Que.

The Honourable Jean Marchand*
Vice-Chairman
Québec, Que.

Denise Rancourt-Bélanger
Lawyer
Lévis, Que.

Yvon Dolbec
President, Y. Dolbec Logistique Int'l Inc.
Sainte-Foy, Que.

Claude Gagné
Sales Representative, Toshiba of Canada Ltd.
Vanier, Que.

Raymond Stuart McBain*
President, Ver-Mac Inc.
Sainte-Foy, Que.

Roméo Savard
Foreman, International Longshoremen's Association
Québec, Que.

Officers of the Corporation

Ross Gaudreault
Chairman

Jean-Michel Tessier*
General Manager and Chief Executive Officer

Gary Q. Ouellet
Corporate Secretary

Louis-Philippe Cormier
Executive Assistant and Associate Corporate Secretary

Gérard Laroche
Director, Commercial Affairs and Marketing

Yvon Bureau
Director, Administration and Human Resources

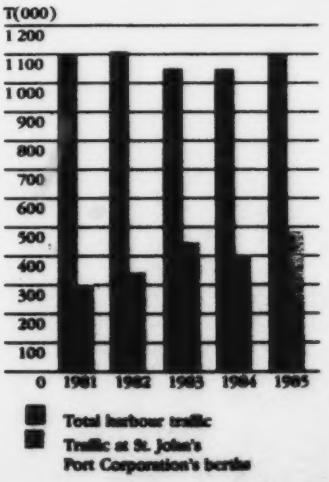
Serge Tremblay
Director, Port Services

*Member, Executive Committee

St. John's Port Corporation

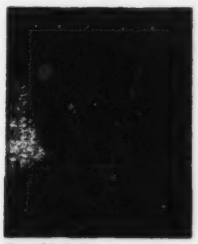
Performance Highlights

- Total tonnage was 480,000 tonnes compared to 420,000 tonnes in 1984.
- Container cargo was up to 270,000 tonnes from 245,000 tonnes the previous year.
- Vessel traffic arrivals increasted to 1,490 from 1,471.



Message from the Chairman of the Board and the General Manager and Chief Executive Officer

Fred Milley



David J. Fox

On June 1, 1985, the Letters Patent officially establishing the St. John's Port Corporation were presented to the Board by the Honourable John C. Crosbie, Minister of Justice, on behalf of the Honourable Donald Mazankowski, Minister of Transport. The Board was also pleased to welcome the Honourable A.R. Huntington, Chairman of the Board of Canada Ports Corporation, and to receive an overview of the responsibilities and objectives of the Corporation.

The St. John's Port Corporation, on behalf of Canada Ports Corporation, expressed their thanks to the former port authority for the contribution made to the operation of the port and also for their efforts in obtaining approval to establish St. John's as a local port corporation.

The high degree of autonomy under which the port functions is within the guidelines of the new port policy outlined under the Canada Ports Corporation Act.

The Board sees the port as an efficient and effective instrument for the administration of Canada's national, international and regional trade requirements and as a major primary support for the local economic and social government objectives.

Major on-going redevelopment policy decisions have been made for the continued upgrading of the port's Main Container Terminal which handles Ro-Ro and general cargo traffic. This reflects the Board's positive desire and intent to improve port owned infrastructure, and to respond with a high degree of efficiency for the movement of goods and services through the port and the 22 communities surrounding the City of St. John's.

Improvements under the $3.1 million Phase I Redevelopment Program for the Main Terminal continued and at year end, a $1.9 million lighting and electrical distribution system neared completion. This project will be a major factor in improving operations at the Terminal. Renewal of the Terminal's water distribution system was carried out during the year in order to meet fire and safety regulations and standards. It also facilitates the water requirements for ships using the Terminal.

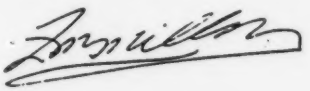
An engineering consulting firm was appointed to complete plans for the estimated $6-$8 million Phase II Redevelopment Program for the Main Terminal resurfacing. The Corporation is hopeful this project will commence in 1986.

The 1985 financial and operational year at the port was the most successful since the port joined the Canada Ports Corporation on January 1, 1965. Operating revenues were 10 percent above 1984 at $2.4 million; controllable expenses were down by 15 percent below 1984 costs at $1.1 million; net income was 45 percent above that of 1984 at $1.2 million; total port tonnage was, for the seventh year, above 1 million tonnes at 1.1 million; while cargo across St. John's Port Corporation property was 10 percent above 1984 at 480,000 tonnes of general domestic cargo. Other port results for the year were satisfactory showing an improvement over 1984. A small increase in vessel traffic entering the port was experienced over the previous year even though there was a slight decline in offshore oil activity.

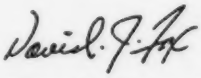
Offshore oil activity is not expected to increase during 1986 as the main emphasis moves to the preparation of the Hibernia oil field for production and processing. Indications are five wells will be commenced in 1986 compared to twelve wells and eleven wells in the preceding two years. Also in 1986, it is expected that the design and production of a fixed platform production system will commence within the Avalon area which in turn should have a positive impact on future port activities.

We are optimistic that the Port of St. John's will see increased development activities during the remaining years of the 1980's.

The Chairman, Board of Directors, and General Manager take this opportunity to express our sincere gratitude to all employees of our Corporation, port companies, agencies and port users who helped to make 1985 a successful year for the St. John's Port Corporation.



Chairman of the Board



General Manager and Chief Executive Officer

Auditors' Report

To the Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

We have examined the balance sheet of the St. John's Port Corporation as at December 31, 1985, and the statements of income and surplus and changes in financial position for the seven months then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for the seven months then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with the Financial Administration Act and Regulations, the Canada Ports Corporation Act and the by-laws of the Corporation.

Doane Raymond

Chartered Accountants

St. John's, Newfoundland
February 14, 1986

Balance Sheet as at December 31, 1985

Assets	
Current	
Cash	$ 2,646
Investments (Note 3)	5,614,056
Accounts receivable	351,506
	5,968,208
Investments (Note 3)	946,151
Fixed (Note 4)	9,940,186
	$16,854,545
Liabilities	
Current	
Accounts payable and accrued liabilities	$1,348,692
Grants in lieu of municipal taxes	57,092
Deferred revenues	226,184
Current portion of loans from Canada	51,983
	1,683,951
Accrued employee benefits	72,985
Loans from Canada (Note 5)	1,896,773
	3,653,709
Equity	
Contributed capital	11,585,318
Surplus	1,615,518
	13,200,836
	$16,854,545
Contingency (Note 6)	
Commitments (Note 7)	

On behalf of the Board:

Fred Milley
Chairman

David J. Fox
General Manager and Chief Executive Officer

Statement of Income and Surplus seven months ended December 31, 1985

Revenue from operations	$1,452,668
Operating and administrative expenses	864,410
Depreciation	211,044
Grants in lieu of municipal taxes	(60,670)
	1,014,784
Income from operations	437,884
Investment income – net	313,728
Net income	751,612
Surplus assumed	863,906
Surplus, end of period	1,615,518

Statement of Changes in Financial Position seven months ended December 31, 1985

Cash provided from (used for)	
Operations	
Net income	$ 751,612
Depreciation	211,044
Other non-cash items	6,899
	969,555
Cash provided from (used for)	
Accounts receivable	(54,597)
Accounts payable and accrued liabilities	1,066,200
Grants in lieu of municipal taxes	(60,670)
Deferred revenue	74,018
	1,994,506
Financing	
Reduction of loans from Canada	(47,547)
Investing	
Purchase of fixed assets	(2,020,945)
Net cash used	(73,986)
Cash and temporary investments assumed	5,690,688
Cash and temporary investments, end of period	5,616,702

Notes to Financial Statements

December 31, 1985

1. In accordance with the Canada Ports Corporation Act, a petition for the establishment of a local corporation at the Port of St. John's was approved and the St. John's Port Corporation was established effective June 1, 1985.

In accordance with the Canada Ports Corporation Act, the assets, liabilities and equity were transferred at their carrying values in the accounts of the Canada Ports Corporation – Port of St. John's to the St. John's Port Corporation.

2. Significant Accounting Policies

a) Investments
The investments, which are direct and guaranteed securities of Canada, are shown at amortized cost. Premiums or discounts are amortized over the periods to maturity.

b) Fixed assets
Fixed assets are recorded at cost except for those transferred to the Corporation from Canada, which are recorded at apppraised or fair market value established at the time of transfer. Grants towards capital projects received from Canada and from third parties are deducted from the cost of the related fixed assets.

Depreciation is calculated on the straight-line basis for the full year, commencing with the year the asset becomes operational, using rates based on the estimated useful lives of the assets.

c) Pension costs
All permanent employees of the Corporation are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by Canada. Contributions to the plan are required from both the employees and the Corporation. The annual contributions for pensions are recognized in the accounts on a current basis.

d) Grants in lieu of municipal taxes
The expense for grants in lieu of municipal taxes is based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. Grants are paid after the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada. Any adjustements upon finalization are reflected in the accounts in the year of settlement. An audit was completed in 1985 and a reduction of $85,695 was recorded in grants related to prior years.

e) Employee benefits
The Corporation accrues in its accounts, annually, the estimated liabilities for severance pay, annual leave and overtime compensatory leave, which are payable to its employees in subsequent years in accordance with its policy.

3. Investments

	Amortized Cost	Face Amount
Short term	$5,614,056	$5,810,600
Long term	$ 946,151	$1,015,838

4. Fixed Assets

	Depreciation Rate (%)	Cost	Accumulated Depreciation	Net
Land		$ 3,370,578	$ —	$3,370,578
Berthing structures	2.5-10	7,776,388	4,914,659	2,861,729
Buildings	2.5-10	1,872,985	1,248,312	624,673
Utilities	3.3-10	494,054	398,023	96,031
Roads and surfaces	2.5-10	713,084	559,250	153,834
Machinery and equipment	5-100	231,625	65,423	166,202
Office furniture and equipment	20	84,564	49,290	35,274
Projects under construction		2,631,865	—	2,631,865
		$17,175,143	$7,234,957	$9,940,186

5. Loans from Canada

Loans, 9.33%, maturing in 2000, payable in equal annual instalments of principal and interest of $198,132. The loans are unsecured.	$1,566,437
Principal instalments payable within one year	51,983
	1,514,454
Accrued interest on loans	382,319
	$1,896,773

Annual principal repayment in each of the next five years are as follows:

1986	$51,983
1987	$56,833
1988	$62,136
1989	$67,933
1990	$74,271

6. Contingent Liability

Claims aggregating approximately $5,000,000 arising from alleged damages suffered on the Corporation's property have been received by the Corporation. The Corporation has denied any liability and no material loss is anticipated.

7. Commitments

Funds have been committed on capital projects as at the balance sheet date in the amount of $394,000. The full amount is expected to be expended during 1986.

8. Subsequent Event

The Government of Canada has reqested cash contributions from various Crown Corporations. As part of this cash recovery exercise, there was a request for a contribution of $133,000,000 from the Ports Canada system made up of the Canada Ports Corporation and the six Local Port Corporations, of which $83,000,000 is payable by March 31, 1986, and $50,000,000 by June 30, 1986.

The Board of Directors of the St. John's Port Corporation has resolved to remit to the Government of Canada the sum of $1,599,000 representing the Corporation's share of the requested contribution of $83,000,000 payable by March 31, 1986. The Corporation's share of the $50,000,000 payable by June 30, 1986 has not been determined by the Board.

Board of Directors

Fred Milley
Chairman
St. John's, Nfld

Faith Good
Vice Chairman
St. John's, Nfld

Tom Osborne
Owner, Tom Osborne Real Estate
St. John's, Nfld

Paul Reynolds
Marketing Representative
Ultramar Canada Inc
St. John's, Nfld

Michael Walsh
General Chairman
Brotherhood Railway Airline Clerks
St. John's, Nfld

Dermot Dobbin
President
BRADCO
St. John's, Nfld

Art Puddister
Manager
Puddister Trading Co. Ltd
St. John's, Nfld

Officers of the Corporation

Fred Milley
Chairman

Faith Good
Vice-Chairman

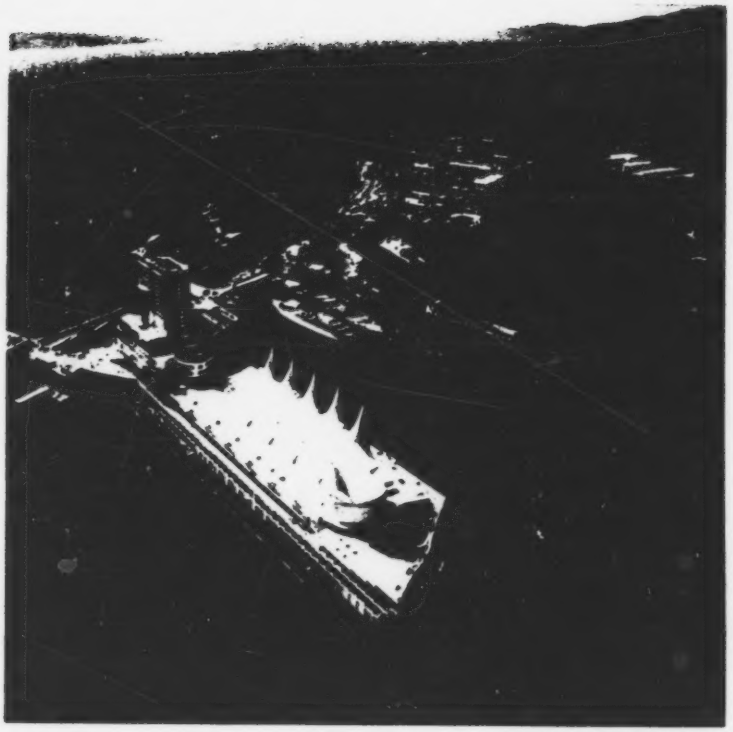
David J. Fox
General Manager and Chief Executive Officer

Allan W. Budden
Manager, Administration

Charles Gosse
Manager, Finance

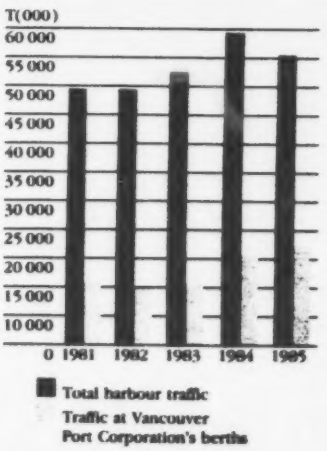
Keith F. Rose
Corporate Secretary

Vancouver Port Corporation



Performance Highlights

- Total containers handled increased 17.5 percent to 178,175 TEU's
- Port tonnage declined 5.3 percent to 56.1 million
- Net income increased $3.6 million to $20.4 million
- Additions to fixed assets for the year totalled $18.8 million



Message from the Chairman of the Board and the General Manager and Chief Executive Officer

Hector D. Perry

F.J. MacNaughton

The Vancouver Port Corporation took another large step in 1985 towards its objective of establishing the Port of Vancouver as a major west coast load centre for the growing international trade in containerized cargoes.

The Corporation's strategy is to position the port as the fast, efficient gateway for export cargoes destined for the burgeoning markets of the Pacific Rim, and for imports bound for western and central Canadian centres.

As the west coast load centre, the Port of Vancouver is a vital link in the transportation chain that can speed containerized cargoes from dockside to centres of commerce 4,500 kilometres east in just four days. This ability to deliver, to serve the many businesses that are the engines of economic growth in Canada, requires the best efforts of the port terminals, their longshoremen, the transcontinental railways, trucking companies and steamship lines.

The total performance of this transportation team is the underpinning of the Corporation's load centre objective.

The Statistics

For the Port of Vancouver, 1985 was a year of encouraging progress with the statistical highlight being the continued strong growth in container traffic. For the third consecutive year, the Port of Vancouver set new records for the number of containers handled and for the total tonnage of containerized cargo moved in and out of the port.

The number of containers handled through port facilities rose by 26,624 to a total of 178,175 twenty-foot equivalent units (TEUs). This represents an increase of 17.5 percent.

Total tonnage of all cargoes shipped through the Port of Vancouver in 1985 was 56.1 million tonnes, a decrease of 5.3 percent from the 1984 record tonnage. Declines were recorded in principal export commodities of coal, grain, lumber and potash. Highlights of 1985 included a 10.1 percent increase in sulphur exports to reach a new record level of 6.1 million tonnes, and a 7.7 percent gain in woodpulp shipments to 888,000 tonnes.

The Port of Vancouver saw one of its busiest years ever for cruise vessel activity with a seasonal total of 267,472 passengers, an increase of 27.8 percent.

The corporate revenues during the year were $104.3 million, an increase of 10.1 percent over 1984. Net income in 1985 increased $3.6 million to $20.3 million. Reinvestment of earnings in capital improvements resulted in the addition to fixed assets of $18.8 million during the year.

The Port

A successful world load centre port demands modern, efficient facilities. The Vancouver Port Corporation recognizes this need and is directing its energies towards investments in improved facilities.

Centerm, which was long served as a mixed use terminal, has been improved and expanded to become the port's second container facility. Work during 1985 included the addition of three hectares of storage working area, and completion of the 147 metres berth extension. Future improvements planned for 1986 will result in Centerm having two operational container berths and a 50-car unit train assembly area.

Vanterm, the principal container terminal, has been improved with the extension of crane tracks to serve the third ship berth. It also now has the capacity to handle container unit trains.

Renovations were completed during the year to the Main Street dock and work progressed on construction of the Main Street overpass.

During the year, construction was substantially completed on Vancouver Port Corporation's spectacular Cruise Vessel Terminal. Scheduled for opening with the 1986 cruise vessel season, this new terminal will be capable of handling three large ships at one time.

Requests for proposals were invited in late 1985 for the long-term operation of cargo terminals owned by the Vancouver Port Corporation. The changes, to take effect by mid-1986, will see long-term contracts awarded for the operation of the three main cargo terminals.

The Team

A professional management team to guide the Vancouver Port Corporation through the challenges and opportunities of the remainder of the 1980s has been assembled.

New promotion activities will be directed at enhancing traffic for the entire port, and not just the facilities owned by the Corporation.

Looking to future markets in the Pacific Rim, representatives of the Vancouver Port Corporation travelled to the People's Republic of China, Japan, Hong Kong and Taiwan to meet with shipping line officials to discuss port facility requirements. The group also visited the Port of Dalian, in the People's Republic of China. A friendship agreement between Vancouver and Dalian was signed during the visit.

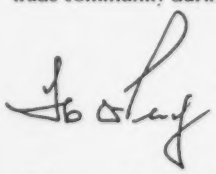
There was continued interest during the year in the future of the container handling clause that affects the movement of much of the containerized cargo through Vancouver. As Vancouver Port Corporation representatives advised the Parliamentary Committee on Transportation, the port is committed to supporting both parties to the labour agreement – the International Longshoremen and Warehousemen's Union Canadian Area and the B.C. Maritime Employers' Association in an effort to remove the clause. Removal of the clause would make Vancouver considerably more attractive to new containerized cargo business and go a long way towards making the port a load centre.

Special thanks is offered to the staff of the Vancouver Port Corporation, and to all those who work in, and with the port. They are helping to build a better port, benefiting their communities – and Canada.

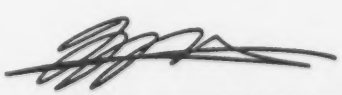
Expo 86 and the Port

Expo 86 – the world exposition based on transportation and communication to be held in Vancouver – will be a busy time for the Vancouver Port Corporation.

While Vancouver prepares to welcome the world, the Vancouver Port Corporation looks forward to meeting many of its friends and colleagues from the international maritime trade community during Expo.



Chairman of the Board



General Manager and Chief Executive Officer

Auditor's Report

To the Honourable Donald Mazankowski, P.C., M.P.
Minister of Transport

I have examined the balance sheet of Vancouver Port Corporation as at December 31, 1985 and its statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position for the Corporation as at December 31, 1985 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, the Canada Ports Corporation Act and by-laws of the Corporation.

Raymond Dubois, C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Ontario
February 25, 1986

Balance Sheet as at December 31, 1985

(in thousands of dollars)

Assets	1985	1984
Current		
Cash	$ 1,087	$ 827
Investments (Note 3)	36,054	28,692
Accounts receivable	9,488	9,264
Materials and supplies	778	718
	47,407	39,501
Long-term		
Investments (Note 3)	9,472	9,410
Receivables (Note 4)	8,223	4,596
	17,695	14,006
Fixed (Note 5)	177,605	167,446
	$242,707	$220,953
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 7 892	$ 6,186
Grants in lieu of municipal taxes	3,612	4,710
Deferred revenues	2,834	2,129
	14,338	13,025
Long-term		
Accrued employee benefits	1,203	952
Loans from Canada (Note 6)	108,204	108,377
	109,407	109,329
	123,745	122,354
Equity of Canada		
Contributed capital (Note 1)	7,733	7,733
Retained earnings	111,229	90,866
	118,962	98,599
	$242,707	$220,953

Approved by the Board:

Hector D. Perry
Chairman

Rodney A. Snow
Director

Statement of Income and Retained Earnings

(in thousands of dollars)

for the year ended December 31, 1985	1985	1984
Revenue from operations	$104,349	$ 94,746
Operating and administrative expenses	79,562	73,294
Grants in lieu of municipal taxes	4,265	4,391
Depreciation	4,704	4,526
	88,531	82,211
Income from operations	15,818	12,535
Investment income	4,895	4,600
Interest expense on loans from Canada	(350)	(361)
Net income	20,363	16,774
Retained earnings at beginning of the year	90,866	74,092
Retained earnings at end of the year	$111,229	$ 90,866

Statement of Changes in Financial Position

(in thousands of dollars)

for the year ended December 31, 1985	1985	1984
Operating activities		
Net income	$20,363	$16,774
Items not affecting cash:		
Depreciation	4,704	4,526
Other	178	115
Increase (decrease) in operating components of working capital	1,029	(1,883)
Cash provided by operating activities	26,274	19,532
Financing activities		
Loans from Canada currently payable	173	161
Cash required for financing activities	173	161
Investing activities		
Additions to fixed assets	18,815	20,344
Reduction to fixed assets on cost recovery (Note 4)	(3,947)	—
Increase in long-term receivables (Note 4)	3,947	—
Other	(336)	(349)
Cash required for investing activities	18,479	19,995
Increase (decrease) in cash and short-term investments	7,622	(624)
Cash and short-term investments at beginning of the year	29,519	30,143
Cash and short-term investments at end of the year	$37,141	$29,519

Notes to Financial Statements

December 31, 1985

1. Incorporation and Objectives

The Vancouver Port Corporation (the Corporation) was established effective July 1, 1983 as a local port corporation pursuant to the Canada Ports Corporation Act and is named as a Crown corporation in Schedule C, Part II of the Financial Administration Act. The Corporation is exempt from income taxes.

The objectives of the Corporation are to manage and operate the harbour of Vancouver as an effective instrument in support of the national ports policy as set out in the Canada Ports Corporation Act.

In accordance with the Canada Ports Corporation Act, all rights, obligations and liabilities of the Canada Ports Corporation (C.P.C.), formerly National Harbours Board, relating to the Port of Vancouver were transferred to the Corporation by C.P.C. effective July 1, 1983. The net assets transferred were recorded by the Corporation as contributed capital of $7,733,000 and retained earnings of $67,436,000 at the book values established in the accounts of C.P.C.

2. Significant Accounting Policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles considered to be appropriate in the circumstances and consistently applied. A summary of the significant accounting policies of the Corporation is as follows:

a) Fixed assets and depreciation
Fixed assets are recorded at cost except for those transferred to the National Harbours Board, now C.P.C., from Canada which are recorded by the Vancouver Port Corporation at appraised or fair market values established at the time of that transfer. Depreciation of fixed assets is calculated on the straight-line basis, commencing with the year the asset becomes operational, at rates based on the estimated usefull lives of the assets as follows:

Dredging	40 years
Berthing structures, buildings, roads and surfaces	10 to 40 years
Utilities	10 to 33 years
Machinery and equipment	1 to 20 years
Office furniture and equipment	5 years

b) Pension costs
All permanent employees of the Corporation are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Corporation. These contributions represent the total liability of the Corporation and are recognized in the accounts on a current basis.

c) Insurance
The Corporation assumes substantially all risks against fire and property damage, as well as for worker's compensation claims. Any costs arising from these risks are recorded in the accounts in the period incurred.

d) Grants in lieu of municipal taxes
Grants in lieu of municipal taxes are based on estimated municipal assessments adjusted in accordance with the Municipal Grants Act. After the amounts have been audited by the Municipal Grants Division of Public Works Canada, any adjustments upon finalization are reflected in the accounts in the period of settlement.

e) Employee benefits
The Corporation accrues in its accounts the estimated liabilities for severance pay and annual leave. These benefits are provided for under collective agreements and corporate policy.

3. Investments

Funds are invested in Government of Canada treasury bills (current) and bonds (long-term) which are shown at amortized cost, with premiums or discounts amortized over the periods to maturity. At December 31,1985, the market value of the treasury bills approximated carrying value and the market value of bonds was $10,526,300.

4. Long-term Receivables

Long-term receivables result from:
a). 20 year agreements covering the sale of grain elevator facilities which become due over periods of 9 to 11 years at interest rates varying from 5.75% to 6.625%.

b) A non-interest bearing agreement signed April 30, 1985 for reimbursement of $3,947,300 in respect of Roberts Bank causeway fill placement costs capitalized in 1983. Reimbursement to the Corporation is to be made when rail trackage is installed on the causeway or April 1994, whichever is earlier.

5. Fixed Assets

(in thousands of dollars)

	1985			1984
	Cost	Accumulated depreciation	Net	Net
Land	$ 75,135	$ —	$ 75,135	$ 79,083
Dredging	304	154	150	100
Berthing structures	48,400	20,779	27,621	21,813
Buildings	19,551	7,701	11,850	12,128
Utilities	10,415	4,254	6,161	5,938
Roads and surfaces	24,482	12,101	12,381	13,798
Machinery and equipment	21,937	7,217	14,720	15,577
Office furniture and equipment	582	511	71	106
Projects under construction	29,516	—	29,516	18,903
	$230,322	$52,717	$177,605	$167,446

6. Loans from Canada

(in thousands of dollars)

	1985	1984
Interest bearing loan at 7.5% repayable in blended annual instalments until December 31, 2000	$ 4,506	$ 4,667
Less: current portion	173	161
	4,333	4,506
Non-interest bearing loan with an indefinite due date	76,494	76,494
Accrued interest not due and payable	27,377	27,377
	$108,204	$108,377

The non-interest bearing loan and accrued interest not due and payable were transferred to the Corporation by C.P.C. effective July 1, 1983. This loan replaced an interest bearing loan of the same amount on which interest of $27,377,000 had accrued to December 31, 1980.

Principal repayment requirements over the next five years amount to $173,000 in 1986, $185,000 in 1987, $199,000 in 1988, $214,000 in 1989, and $230,000 in 1990.

7. Commitments and Contingencies

At December 31, 1985 the estimated cost of completing all approved capital projects was $29 million of which the Corporation had contractual obligations at the date for $5.9 million.

Claims aggregating approximately $2 million in respect of lawsuits, gaurantees, employee agreements, damage allegedly suffered on the Corporation's property and sundry other matters in dispute have been made against the Corporation. In the opinion of management, the final outcome of such claims will not result in any material loss.

The Corporation has long-term lease obligations for office accommodation aggregating $1,171,000 for the period from January 1, 1986 to October 31, 1988 at a base annual rent of $448,000. The obligations also call for payment of a pro-rata share of operating costs estimated at $67,000 for 1985.

8. Related Party Transactions

The Corportion is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations.

In addition to the loans from Canada disclosed in Note 6 and an additional payment of $8 million to Canada Harbour Place Corporation for the construction of a cruise ship facility at Canada Place in Vancouver, B.C., the Corporation paid $1.9 million to Canada Ports Corporation as its share of that Corporation's head office expense.

9. Subsequent Event

The Government of Canada has requested cash contributions from various Crown corporations, including the Ports Canada system made up of the Canada Ports Corporation, Vancouver Port Corporation, and other local port corporations. This cash recovery program is for the years 1985-86 and 1986-87. There was a request for a contribution of $83 million from the Ports Canada system to be payable to the Government of Canada by March 31, 1986.

The Board of Directors of Vancouver Port Corporation has resolved at its meeting of February 25, 1986 to remit to the Government of Canada by March 31, 1986 the sum of $14,059,000, representing this Corporation's share of the requested contribution of $83 million for 1985-86.

There is a further request for a contribution of $50 million from the Ports Canada system to be payable by June 30, 1986. The Corporation's share of this amount has not been determined.

Board of Directors

Captain Hector D. Perry
Chairman
Ganges Island, B.C.

Jane E. Frost
Vice Chairman
Vancouver, B.C.

Norman G. Cunningham*
Chairman and Chief Executive Officer
British Columbia Maritime Employer's Association
Vancouver, B.C.

Laurie G. Maranda*
Vice President
Choukalos, Woodburn, McKenzie, Maranda Ltd. Consulting Engineers
Vancouver, B.C.

Jack Munro
President
International Woodworkers Union, Council No. 1
Vancouver, B.C.

Richard I. Nelson
Vancouver, B.C.

Rodney A. Snow*
Barrister and Solicitor
Vancouver, B.C.

*Member, Audit Committee

Officers of the Corporation

Captain Hector D. Perry
Chairman

F.J. MacNaughton
General Manager and Chief Executive Officer

N.C. Stark
Assistant Port Manager

P.L. Clark
Corporate Secretary

D.G. Buggie
Director, Finance

Mailing Addresses

Port of Belledune
c/o National Office
99 Metcalfe Street
Ottawa, Ont.
K1A 0N6
Tel: (613) 957-6787

Port of Chicoutimi
P.O. Box 760
Chicoutimi, Que.
G7H 5E1
Tel: (418) 543-0263

Port of Churchill
P.O. Box 217
Churchill, Man.
R0B 0E0
Tel: (204) 675-8823

Halifax Port Corporation
Ocean Terminals
P.O. Box 336
Halifax, N.S.
B3J 2P6
Tel: (902) 426-3643

Montréal Port Corporation
Port of Montréal Building
Cité du Havre, Wing No. 1
Montréal, Que.
H3C 3R5
Tel: (514) 283-7042

Port Colborne
P.O. Box 129
Port Colborne, Ont.
L3K 5V8
Tel: (416) 834-3644

Port of Prescott
P.O. Box 520
Prescott, Ont.
K0E 1T0
Tel: (613) 925-4228

Prince Rupert Port Corporation
110-3rd Avenue W.
Prince Rupert, B.C.
V8J 1K8
Tel: (604) 627-7545

Port of Québec Corporation
150 Dalhousie Street
P.O. Box 2268
Québec, Que.
G1K 7P7
Tel: (418) 648-3558

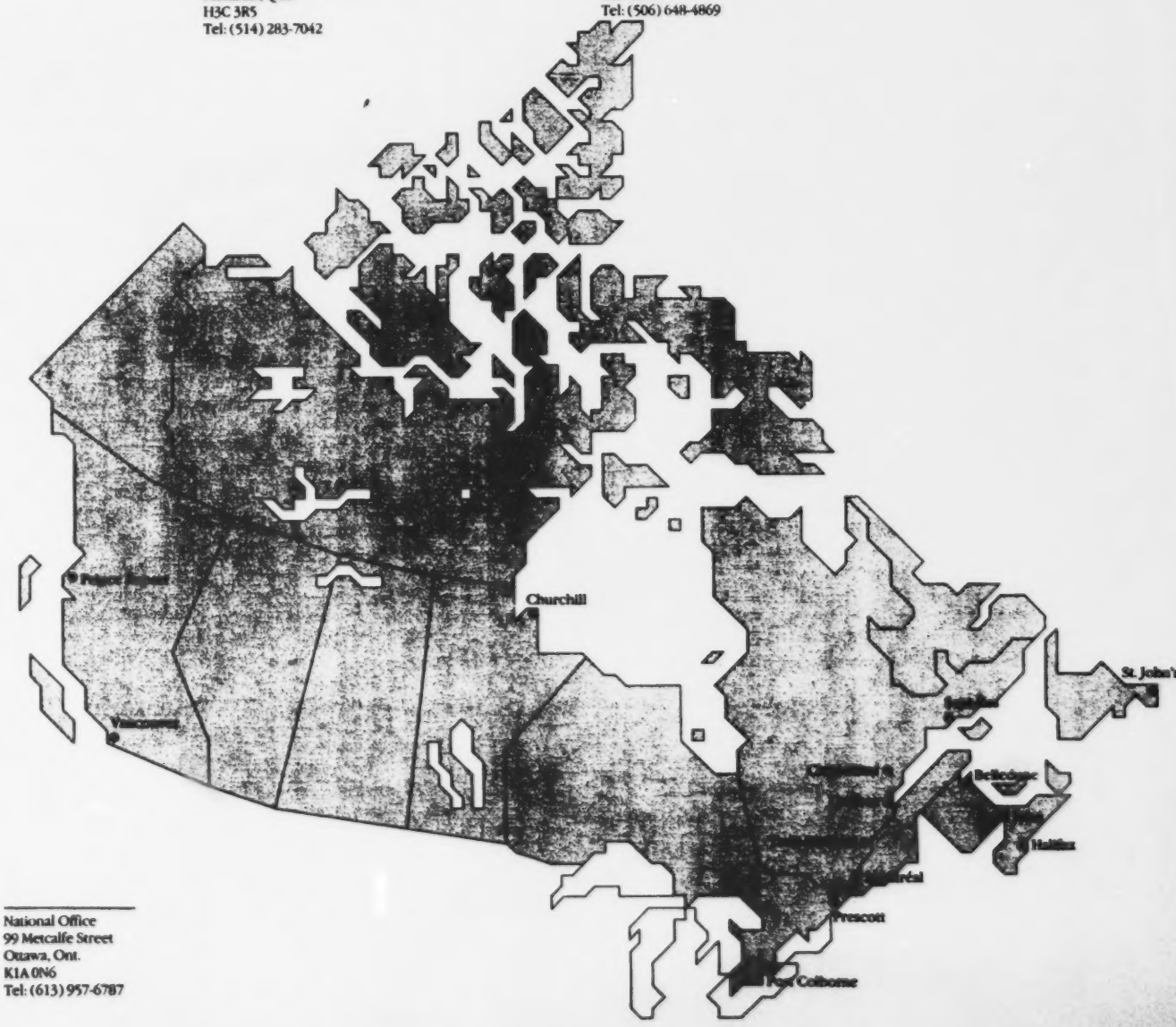
Port of Saint John
133 Prince William Street
Saint John, N.B.
E2L 2B5
Tel: (506) 648-4869

Port of Sept-Îles
P.O. Box 280
Sept-Îles, Que.
G4R 4K5
Tel: (418) 968-1231

St. John's Port Corporation
3 Water Street
St. John's, Nfld.
A1C 5X8
Tel: (709) 772-4664

Port of Trois-Rivières
P.O. Box 999
1545 du Fleuve Street
Trois-Rivières, Que.
G9A 5K2
Tel: (819) 378-3939

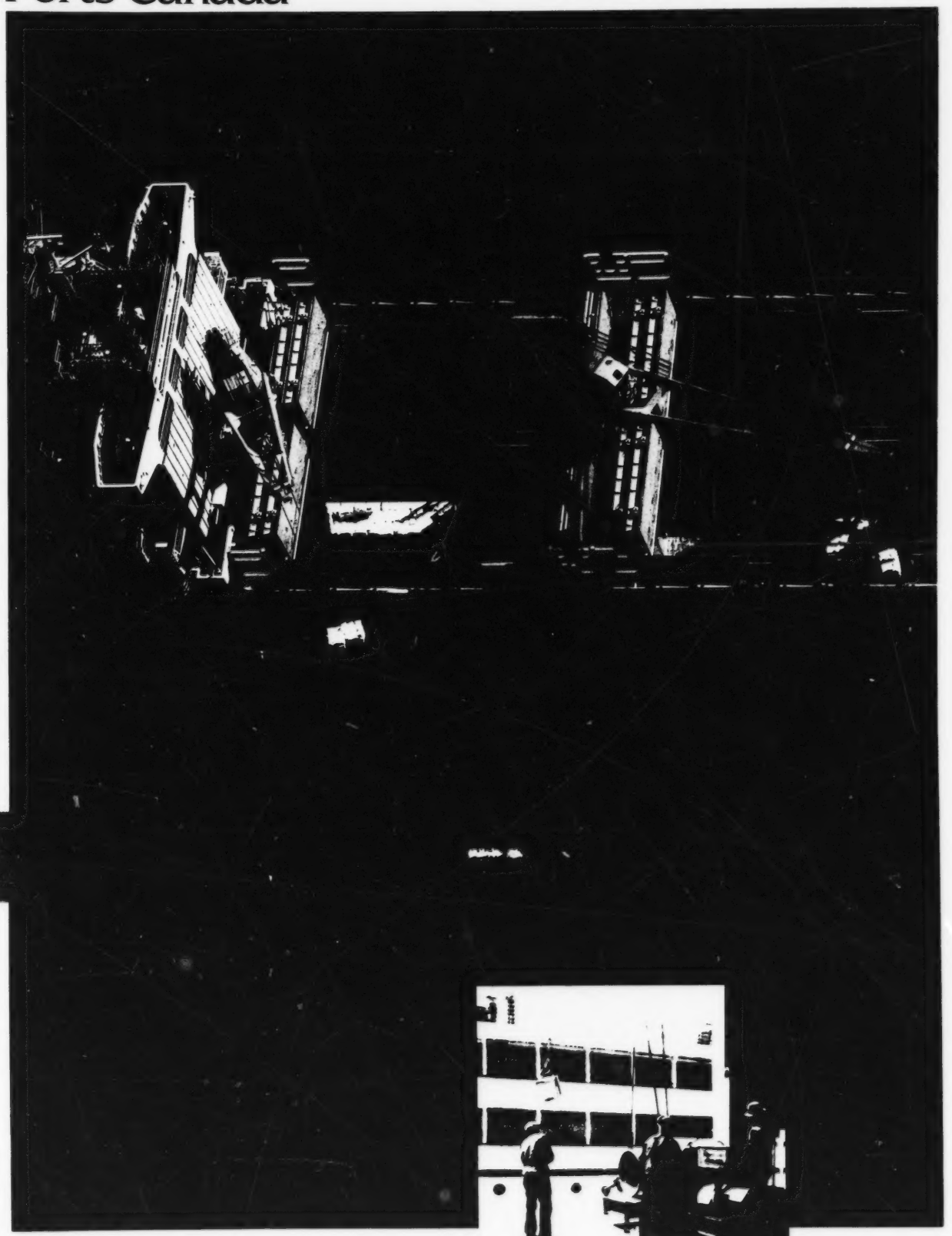
Vancouver Port Corporation
1900-200 Granville Square
Vancouver, B.C.
V6C 2P9
Tel: (604) 666-8978



National Office
99 Metcalfe Street
Ottawa, Ont.
K1A 0N6
Tel: (613) 957-6787

Rapport au Ministre 1985

Ports Canada



des matières

Message du président du conseil d'administration et du président-directeur général	**1**
Rétrospective des cinq derniers exercices de Ports Canada	**2**
Trafic de Ports Canada: rétrospective des cinq derniers exercices	**3**
Répertoire de la Société	**4**
Cinquante ans de progrès – aperçu historique	**5**
Société canadienne des ports	**11**
Société du port de Halifax	**25**
Société du port de Montréal	**31**
Société du port de Prince Rupert	**37**
Société du port de Québec	**43**
Société du port de St. John's	**49**
Société du port de Vancouver	**55**

Profil de Ports Canada

L'appellation «Ports Canada» désigne un réseau fédéral de ports administrés conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, promulguée en 1983. Six de ces ports sont constitués en sociétés autonomes, situées à Halifax, Montréal, Prince Rupert, Québec, St. John's (T.-N.) et Vancouver. Les autres ports sont administrés directement par la Société canadienne des ports et sont situés à Belledune, Chicoutimi, Churchill, Port Colborne, Prescott, Saint John (N.-B.) Sept-Îles et Trois-Rivières.

Ports Canada assure près de la moitié de l'ensemble du trafic portuaire canadien et plus de 95 pour cent du trafic conteneurisé. De ce fait, Ports Canada constitue un instrument privilégié pour la mise en oeuvre de la politique portuaire nationale. Celle-ci vise entre autres à fournir, au meilleur coût possible et de façon équitable pour tous les usagers, les services nécessaires au commerce maritime international du Canada, tant sur le plan national que régional et local.

Le réseau fonctionne sur une base décentralisée et chacune des sociétés de port locales possède notamment une grande autonomie dans l'administration du port placée sous sa responsabilité. Tout en assurant un service public, les ports du réseau sont administrés selon les pratiques commerciales usuelles.

Le siège social de la Société canadienne des ports est situé à Ottawa.

Message du président du conseil et du président-directeur général

A.R. Huntington

Denis de Belleval

Ports Canada a connu une excellente année en 1985. Dans une importante allocution prononcée au début de l'année, le ministre des Transports a défini le genre de relations devant exister entre les sociétés de port qui forment Ports Canada. S'inspirant des lignes directrices du Ministre, le Conseil d'administration de la Société canadienne des ports a restructuré le bureau national de manière à pouvoir continuer d'assurer un service efficace à tous les ports du réseau.

L'année 1985 constituait notre troisième exercice depuis l'adoption de la nouvelle loi. En créant une société de port locale à St. John's, nous avons franchi une autre étape en vue de réaliser les objectifs énoncés dans la loi.

Ports Canada a réalisé un autre bon rendement financier en 1985, enregistrant des revenus de 217 millions de dollars et un bénéfice net de 52 millions de dollars pour l'exploitation des ports. Le budget fédéral de mai 1985 a introduit le programme de récupération de liquidités, qui requiert de Ports Canada un paiement extraordinaire de 133 millions de dollars à l'actionnaire, dont 83 millions de dollars en 1985.

Le volume total des marchandises manutentionnées par les installations de Ports Canada a légèrement diminué en 1985. Cette baisse s'explique surtout par une diminution des exportations de grains. En ce qui concerne la manutention des conteneurs, toutefois, Ports Canada a enregistré un autre excellent volume de 9 millions de tonnes, ce qui représente plus de 95 % de tout le trafic des marchandises conteneurisées du Canada. Le maintien d'une position concurrentielle dans ce secteur par rapport aux ports américains demeure un défi à la fois pour nos ports et pour le réseau ferroviaire du Canada.

Nos ports subissent actuellement les pressions de plus en plus fortes de la concurrence en raison de l'instabilité dont souffre l'industrie mondiale du transport maritime. Les faibles rendements financiers causés surtout par une capacité excédentaire, ainsi que les changements technologiques et les effets de la déréglementation du secteur des transports aux États-Unis contribuent à cette situation. Les conditions du marché exigent une collaboration plus étroite entre les différents moyens de transport par eau et par terre. L'établissement de prix de porte à porte et de point à point représente l'une des innovations les plus importantes. Nos ports doivent adapter leurs méthodes et leurs installations s'ils ne veulent pas être dépassés par les événements.

Nous anticipons un rendement satisfaisant en 1986, bien qu'il soit évident à ce moment-ci que les mouvements internationaux de marchandises demeureront au-dessous de la normale à court terme.

L'année 1986 marque le 50e anniversaire de la création du Conseil des ports nationaux/Ports Canada. Dans le cadre du Salon international de l'entreprise d'Expo 86, nous ferons une présentation afin de commercialiser nos installations, de resserrer les liens avec les clients actuels et de rencontrer des clients potentiels.

Notre rendement de 1985 est attribuable à l'énergie et au dévouement de toutes les personnes qui oeuvrent au sein du réseau de Ports Canada et aux relations qu'elles entretiennent avec les clients et associés. Au nom du Conseil d'administration, nous leur exprimons notre gratitude pour les réalisations de cette année.

En terminant, nous tenons à souligner le rôle de premier plan joué par le ministre des Transports, l'honorable Don Mazankowski, au moment où nous entrons dans une période de changements et de défis.

Le président du conseil,

L'honorable A.R. Huntington

Le président-directeur général,

Denis de Belleval

Rétrospective des cinq derniers exercices de Ports Canada

(en millions sauf pour les arrivées de navires, le nombre moyen d'employés, et les ratios)

	1985	1984 (redressé)	1983	1982 (redressé)	1981
Résultats financiers					
Produits d'exploitation	216,8 $	214,1 $	202,2 $	190,8 $	180,8 $
Frais d'exploitation	193,4	186,6	178,0	162,0	147,2
Bénéfice net d'exploitation	23,4	27,5	24,2	28,8	33,6
Revenu de placement net	26,8	24,2	22,6	28,7	26,2
Bénéfice net avant RTI*	51,9	57,8	35,0	57,5	59,8
Rentrées nettes provenant de l'exploitation	76,4	74,6	73,7	72,6	69,8
Situation financière à la fin de l'exercice					
Fonds de roulement	212,0 $	189,8 $	160,1 $	145,8 $	107,3 $
Immobilisations – au coût	962,3	914,0	892,9	850,6	752,4
Actif total	973,9	926,1	865,8	814,3	681,3
Avoir du Canada	322,3	275,3	218,8	183,9	106,3
Dépenses d'immobilisations	64,1 $	96,6 $	74,6 $	125,6 $	65,0 $
Financement de capital provenant du fédéral					
Subventions	14,3 $	35,4 $	10,5 $	24,0 $	17,4 $
Prêts	5,2	4,9	7,1	7,9	—
Contribution remboursable	—	0,4	8,4	40,6	0,2
Effectif					
Nombre moyen d'employés	1 517	1 637	1 695	1 760	1 766
Ratios					
Produits d'exploitation/tonne	1,40 $	1,30 $	1,41 $	1,39 $	1,13 $
Tonnes/employé	102 307	100 672	84 897	77 841	90 883
Rentrées nettes provenant de l'exploitation/sur les actifs bruts d'exploitation	7,5 %	7,6 %	7,7 %	8,0 %	8,8 %

* Ridley Terminals Inc.

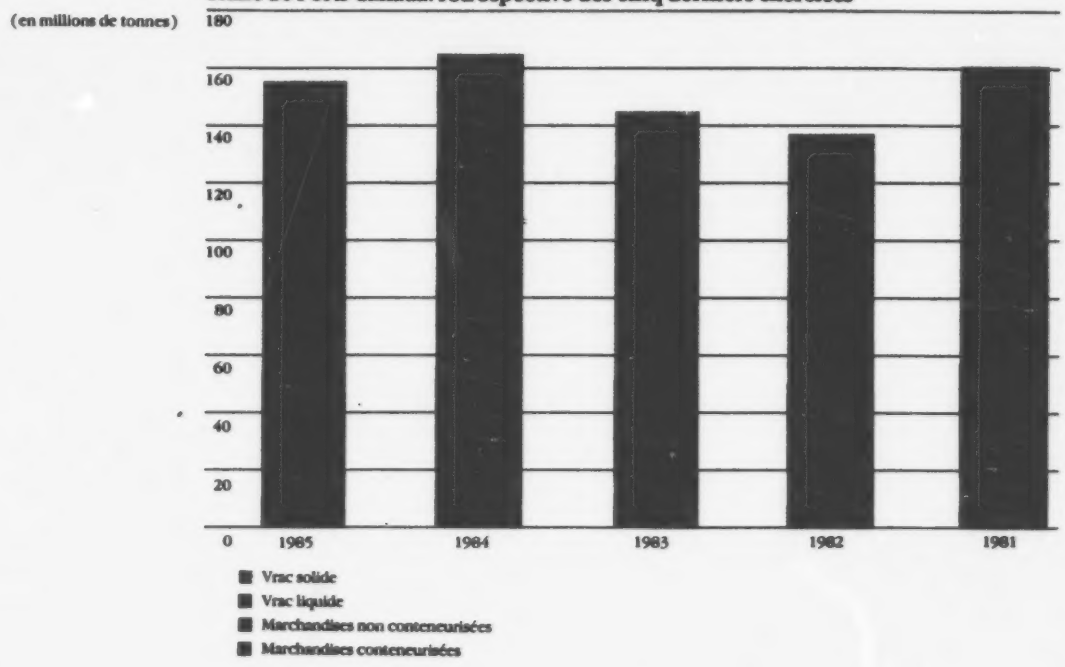
Les produits d'exploitation de Ports Canada ont totalisé 217 millions de dollars pour l'année, ce qui représente une légère hausse par rapport au niveau de 214 millions de dollars enregistré en 1984. Les produits d'exploitation des sociétés de port locales se sont élevés à 193 millions de dollars en 1985, comparativement à 189 millions de dollars l'année précédente. Les produits d'exploitation de la Société canadienne des ports ont atteint près de 24 millions de dollars en 1985.

Le bénéfice d'exploitation de Ports Canada, avant l'amortissement, a été de 45 millions de dollars en 1985, une diminution de 4 millions de dollars par rapport à l'année précédente. Le bénéfice net d'exploitation, après l'amortissement, s'est élevé à 23 millions de dollars.

Le bénéfice net de tous les ports, y compris les revenus de placement, a totalisé 52 millions de dollars en 1985, comparativement à 58 millions de dollars en 1984. Les ports constitués en sociétés de port locales ont enregistré un bénéfice net de 49 millions de dollars en 1985, ce qui représente une diminution de 6 millions de dollars, tandis que les huit ports administrés par la Société canadienne des ports ont enregistré un bénéfice net de 3 millions de dollars, soit à peu près autant que l'année précédente.

Le fonds de roulement de Ports Canada s'est élevé à 212 millions de dollars, comparativement à 190 millions de dollars en 1984. Les dépenses d'immobilisations ont totalisé 64 millions de dollars; de ce montant, 47 millions de dollars ont été dépensés par les sociétés de port locales et 17 millions de dollars par la Société canadienne des ports. Les principaux projets comprenaient notamment l'expansion et l'amélioration d'installations à Halifax, à Montréal et à Vancouver, ainsi que la relocalisation des installations portuaires à Sept-Îles et à Chicoutimi.

Trafic de Ports Canada: rétrospective des cinq derniers exercices



Malgré une baisse du trafic des grains, l'année 1985 a été bonne, 155 millions de tonnes de marchandises ayant été manutentionnées dans les installations sous la juridiction de Ports Canada.

Pour leur part, les installations appartenant en propre à Ports Canada ont servi à manutentionner 71 millions de tonnes, un peu moins que les 73 millions de tonnes de 1984. Les sociétés de port locales ont manutentionné 64 millions de tonnes, soit le même volume qu'au cours de l'année précédente. Le volume total des marchandises manutentionnées par des installations de la Société canadienne des ports s'est élevé à 7 millions de tonnes, comparativement à 9 millions de tonnes en 1984.

Ports Canada a manutentionné 23 millions de tonnes de grains, ce qui représente une baisse de 23 % par rapport aux 30 millions de tonnes en 1984. Cette diminution des expéditions de grains a été ressentie dans les ports de la côte est et de la côte ouest, et s'explique par les mauvaises récoltes de grains de l'année précédente. D'autres facteurs ont également contribué à cette situation: d'une part, contribué à cette situation: d'une part, les incertitudes qui planent sur les marchés internationaux par suite de la concurrence accrue provenant des pays exportateurs de la Communauté économique européenne, des États-Unis, de l'Australie et de l'Argentine: et, d'autre part, les bonnes récoltes des pays clients traditionnels de l'Europe de l'est et de l'Asie.

Par contraste, les expéditions de charbon ont été bonnes, malgré une production excédentaire à l'échelle mondiale. Elles ont totalisé 28 millions de tonnes, soit une hausse de 12 % par rapport à 1984.

En dépit de la forte concurrence exercée par les ports américains, le trafic de marchandises conteneurisées a totalisé 9 millions de tonnes, ou 900 000 unités EVP, soit un peu plus que l'année précédente. Les ports de Halifax, de Montréal, de Saint John et de Vancouver ont manutentionné plus de 95 % de tout le trafic des marchandises conteneurisées du Canada en 1985. La performance du port de Montréal a été particulièrement encourageante, avec une hausse de 7 % par rapport à l'année précédente.

Répertoire de la Société

Conseil d'administration

L'honorable A.R. Huntington
Président
Ottawa (Ont.)

Ian G. Stott
Vice-président
Président, Stott Aluminum
Sydney (N.-É.)

Denis de Belleval
Président-directeur général
Société canadienne des ports
Ottawa (Ont.)

Raymond V. Beck
Président du conseil
Société du port de Halifax
Halifax (N.-É.)

Ronald Corey
Président du conseil
Société du port de Montréal
Président, Club de hockey
Les Canadiens de Montréal
Président, Forum de Montréal Inc.
Montréal (Québec)

Brian Keple
Président
Regina Cartage & Storage
Regina (Sask).

L'honorable O.E. Lang
Vice-président directeur
Pioneer Grain
Winnipeg (Man.)

Richard Lester
Directeur, Bureau de Vancouver
Parrish & Heimbecker Limited
Vancouver (C.-B.)

A. MacLean
Directeur
Dalhousie Regional High School
Dalhousie (N.-B.)

C. Peter MacLean
Vice-président
J.W. MacDonald & Co., Ltd.
New Glasgow (N.-É.)

L'honorable Jean Marchand
Vice-président
Société du port de Québec
Québec (Québec)

John H. Morrish
Président-directeur général
Fording Coal Ltd.
Calgary (Alb.)

Capitaine H.D. Perry
Président du conseil
Société du port de Vancouver
Vancouver (C.-B.)

James B. Powers
Président et directeur général
Labrador Construction Company Limited
St. John's (T.-N.)

William H. Somerville
Président-directeur général
La Compagnie Trust National
Toronto (Ont.)

Joseph V. Streeter
Courtier en valeurs mobilières
Dominion Securities Pitfield Ltd.
Saint John (N.-B.)

James L. Thom
Président
Montréal Shipping Inc.
Montréal (Québec)

Officiers de la Société

L'honorable A.R. Huntington
Président du conseil

Denis de Belleval
Président-directeur général

Camille Guérin
Vice-président, Finances

Hassan Ansary
Vice-président, Services de la Société

T.A. Lauzon
Vice-président, Services portuaires

Pierre Woods
Vice-président intérimaire, Affaires juridiques

Ted Ciunyk
Directeur général, Police et sécurité

Roza Aronovitch
Secrétaire intérimaire de la Société

Comité de direction et comité des ressources humaines

Président: L'honorable A.R. Huntington
Vice-président: Ian G. Stott
Membres: Denis de Belleval
L'honorable O.E. Lang
William H. Somerville
James L. Thom

Comité de vérification

Président: A.R. MacLean
Membres: Ronald Corey
Brian Keple
James B. Powers

Comité de planification et de budgétisation

Président: John H. Morrish
Membres: Richard K. Lester
Joseph V. Streeter
James L. Thom

Comité de la police

Président: Brian Keple
Membres: Raymond V. Beck
Denis de Belleval
Donald Cassidy
(membre extraordinaire)
L'honorable A.R. Huntington
L'honorable Jean Marchand

Cinquante ans de progrès

Aperçu historique

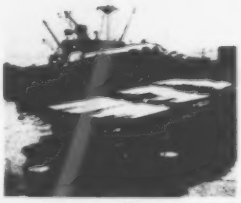
Les débuts

Exploration, colonisation et commerce. Autant de mots évocateurs de l'histoire de notre pays, dont le développement fut longtemps tributaire du transport par voie d'eau.

Non seulement fallait-il faire preuve d'un sens aigu des affaires et d'une grande endurance physique pour acheminer les ressources naturelles, depuis l'intérieur du pays, le long d'innombrables voies navigables, mais encore devait-on, pour transborder les marchandises des canoës et des embarcations aux navires à destination de l'Europe, aménager des endroits particuliers - des ports en quelque sorte.

Voie menant au hangar n° 7 du port de Saint John en mai 1932, au cœur de la Dépression

Peu à peu, ces installations rudimentaires sont devenues des centres de transbordement permanents, nécessitant une gestion et un contrôle plus rigoureux, compte tenu de leur importance stratégique. Le Canada était entraîné dans le sillage de la révolution industrielle, la voile était remplacée par la vapeur, le bois par le fer, et les installations portuaires devaient donc accommoder de plus gros navires. Il fallait aussi administrer ces ports, construire des quais, améliorer la navigation, draguer des canaux et assurer des services de soutien.



Chargement de bois d'oeuvre, à destination des Antilles, à bord du «Pacific Commerce» accosté au port de North Vancouver dans les années trente.

Les années trente

Jusqu'alors, l'administration portuaire incombait aux différentes autorités portuaires locales qui relevaient du ministère fédéral de la Marine. Cet arrangement, toutefois, s'avéra insatisfaisant. En effet, les autorités portuaires poursuivaient leurs propres intérêts et présentaient souvent au gouvernement des recommandations qui allaient à l'encontre de l'intérêt général. En outre, des méthodes comptables inadéquates firent monter en flèche les dépenses et les déficits du gouvernement fédéral. Alors que s'annonçait une grave crise économique, le très honorable premier ministre R.B. Bennett, reconnaissant le rôle des ports dans l'économie du Canada, demanda à un ingénieur-conseil britannique de renom, Sir Alexander Gibb, de formuler des recommandations pour améliorer le système d'administration des ports et de conseiller le gouvernement sur les besoins en installations portuaires pour les cinquante années à venir.

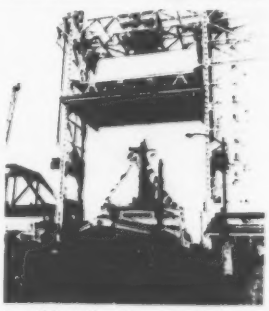
L'utilisation de grues de chevalement et de treuils à vapeur facilitaient le chargement et le déchargement de marchandises des bateaux à vapeur dans les ports canadiens pendant les années trente.

Hangar de transit typique des années trente; les diables donnent un aperçu du rude travail que représentait la manutention de marchandises à l'époque.

Le Rapport Gibb, publié en 1932, est devenu un document fondamental, dont les répercussions à long terme ont profondément marqué les ports canadiens. Il recommandait notamment la création d'un conseil des ports central qui, fonctionnant à la manière d'une société commerciale, corrigerait les carences du système décentralisé, réduirait les investissements portuaires du gouvernement, contrôlerait les dépenses et normaliserait les systèmes comptables. Ainsi que le déclarait un spécialiste de l'histoire maritime, M. Thomas Appleton : «À plusieurs égards, la principale conclusion de ce rapport était que l'exploitation des ports nationaux ne devait pas servir uniquement les intérêts locaux mais ceux de tout le pays et, par conséquent, être orientée selon une optique nationale et une politique concertée et manifeste».

La *Loi sur le Conseil des ports nationaux* (CPN) fit l'objet d'un débat orageux au Parlement. Proposée par l'honorable C.D. Howe, un important personnage politique canadien du 20e siècle et lui-même ingénieur-conseil spécialisé en construction portuaire, la Loi reçut l'assentiment royal le 23 juin 1936 et entra en vigueur le 1er octobre de la même année.

Les premiers membres du Conseil, à savoir le président, M. R.G. Campney, le vice-président, le colonel A.E. Dubuc, ainsi que M. B.J. Roberts, étaient chargés de l'administration de sept ports : Chicoutimi, Halifax, Montréal, Québec, Saint John, Trois-Rivières et Vancouver, dont l'actif total se chiffrait alors à quelque 197 millions de dollars. Vers la fin de 1936, le CPN pouvait se vanter qu'au-delà de 73 000 navires avaient amarré à ses ports et qu'on avait manutentionné sur son réseau 67 millions de tonnes de marchandises. Au cours de l'année suivante, le CPN obtenait, en vertu d'un décret du conseil, la responsabilité des ports de Churchill, Port Colborne et Prescott.



Le «d'Iberville» s'avançant dans l'écluse nº 1 à Saint-Lambert (Québec), au moment de l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, le 25 avril 1959.

Les années d'évolution rapide

À peine le CPN avait-il entrepris ses travaux, que le Canada s'engageait dans la Seconde Guerre mondiale. Les ports canadiens durent alors assurer le transit de milliers de soldats et de millions de tonnes d'approvisionnements en route vers les champs de bataille partout dans le monde. L'heure n'était donc pas aux réflexions sur les politiques à long terme et il fallut attendre une autre décennie avant de pouvoir relever les défis posés par la croissance de l'après-guerre.

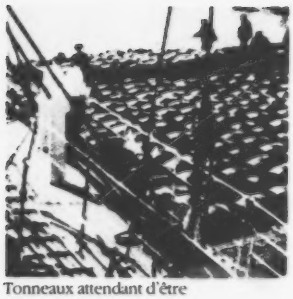
Le début de l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1954, allait marquer un point tournant dans l'histoire du CPN. Le fleuve avait toujours été perçu comme une voie commerciale idéale vers le coeur de l'Amérique du Nord, et l'inauguration de la Voie maritime, en 1959, devait accroître l'importance du rôle des ports administrés par le CPN dans l'ensemble du commerce maritime nord-américain. Ainsi, le volume total de marchandises transportées par voie d'eau et manutentionnées par le port de Montréal, qui totalisait presque 16 mil-

lions de tonnes en 1955, atteignait près de 23 millions de tonnes en 1963. Pendant cette même période, le trafic du port de Québec passait de 3 millions de tonnes à environ 6 millions de tonnes.

En 1968, le premier terminal à conteneurs entrait en fonction à Montréal. Cette innovation technologique a modifié la manutention des marchandises sur les quais, les portiques roulants remplaçant l'équipement de levage plus conventionnel, réduisant ainsi substantiellement les frais de manutention.

Un travail ardu pour les débardeurs à Montréal: le transport des bananes.

Toutefois, cette évolution eut inévitablement de fortes répercussions sur la main-d'oeuvre. Alors qu'au tournant du siècle, il fallait environ 300 hommes pour décharger 1 000 tonnes de marchandises en une semaine, dans les années cinquante, 50 hommes pouvaient exécuter le même travail en environ trois jours. Pendant les années soixante, la conteneurisation permettait à huit hommes de charger ou de décharger 1 000 tonnes en cinq heures seulement.



Tonneaux attendant d'être chargés à bord du «Belle Isle», à Québec.

Cette situation fut à l'origine de relations tumultueuses entre la main-d'oeuvre et le patronat à la fin des années soixante. La gestion de la productivité fut au coeur des conflits qui opposèrent les compagnies de navigation, désireuses de réduire leurs effectifs, et les syndicats de débardeurs, soucieux de défendre la sécurité d'emploi de leurs membres.

Voyant que les deux parties s'étaient enfermées dans une impasse, le gouvernement fédéral institua une commission d'enquête, présidée par Laurent Augustin Picard, qui concentra ses travaux sur les ports de Montréal, Québec et Trois-Rivières. Dans son rapport, M. Picard recommanda l'utilisation d'équipes moins nombreuses, tout en prônant la sécurité d'emploi selon certaines modalités et l'amélioration des conditions de travail des débardeurs. L'adoption de ces recommandations devait rétablir un climat paisible sur le Saint-Laurent.

Puis, vinrent s'ajouter les ports de St. John's en 1965, Belledune en 1967, Prince Rupert en 1972 et Sept-Îles en 1973, pour former le réseau portuaire que l'on connaît actuellement.

Les années quatre-vingt

L'événement qui a le plus marqué le réseau portuaire canadien pendant les années quatre-vingt, a été la promulgation, en février 1983, de la *Loi sur la Société canadienne des ports*. La Loi prévoit l'établissement de sociétés de port locales jouissant d'une grande marge d'autonomie, conciliée avec l'intérêt national. On compte à l'heure actuelle six ports constitués en sociétés : Halifax, Montréal, Prince Rupert, Québec, St. John's et Vancouver. Avec la Société canadienne des ports, ces sociétés de port locales forment le réseau de Ports Canada.

Il est intéressant de noter que ce retour à l'autonomie locale a ramené l'administration des ports presqu'à ce qu'elle était avant la mise sur pied du Conseil des ports nationaux. Toutefois, la Loi sur la Société canadienne des ports assure maintenant une cohésion qui manquait à cette époque, tandis que la Loi sur l'administration financière établit un cadre de responsabilité qui comprend la préparation et l'approbation de plans d'entreprise quinquennaux et de budgets d'immobilisations annuels. De plus, la participation soutenue du secteur privé à l'exploitation portuaire contribue à assurer la viabilité financière du réseau. Mais surtout, le réseau portuaire canadien est aujourd'hui fort d'une discipline financière et d'une gestion efficace qui sont garanties par un personnel et une direction aguerris et par le contrôle exercé par les conseils d'administration des sociétés constituantes de Ports Canada.

Chargement de grain canadien à partir d'un élévateur.

Dans la seconde moitié des années quatre-vingt, l'attention est passée des réformes administratives à l'élaboration de stratégies de développement commercial. Le phénomène de la déréglementation devrait en effet accroître la concurrence que nous livrent les ports américains, ce qui obligera nos ports à réagir rapidement pour répondre aux besoins du marché. Or, la seule façon de relever ce défi est de miser sur le transport intermodal, c'est-à-dire de maintenir l'articulation essentielle entre les compagnies maritimes et le transport par voie de surface.

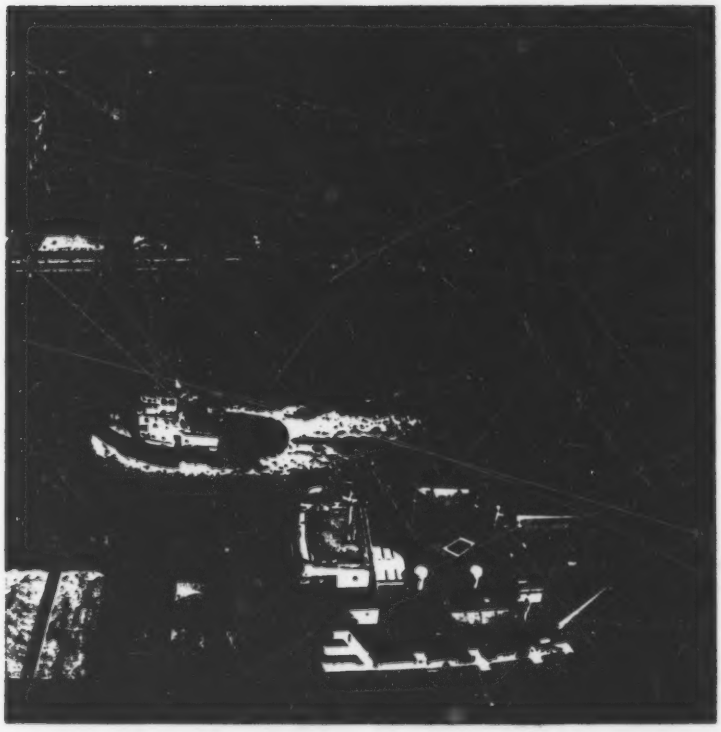
En 1985, Ports Canada manutentionnait plus de 155 millions de tonnes de marchandises. Son actif est maintenant estimé à environ un milliard de dollars. Compte tenu de l'énorme importance des marchés d'exportation (sur lesquels reposent les moyens d'existence d'un Canadien sur cinq), Ports Canada est fier du rôle qu'il a joué dans l'économie du pays, et continuera à servir fidèlement et efficacement le pays.

Le «Monteagle», paquebot du Pacifique, au quai du CPR à Vancouver.

Le mandat de Sir Alexander Gibb consistait en partie à examiner les besoins du Canada en matière d'installations portuaires pour une période de cinquante ans. Il y a maintenant cinq décennies que le CPN - Ports Canada a été créé. La portée du travail de Sir Alexander Gibb tire donc à sa fin et il est juste de rendre hommage à sa vision.

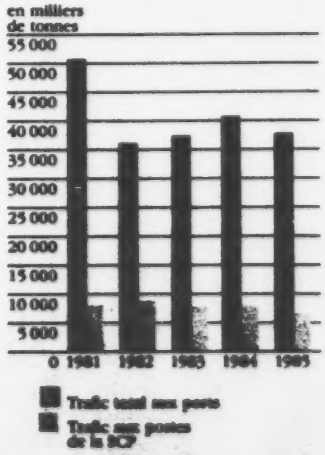
Port de Churchill en 1956: chargement d'un moteur diesel sur un wagon plat, à destination de Swift Current (Sask.).

La Société canadienne des ports



Faits saillants du rendement

- Parachèvement des grands projets sur le Saint-Laurent et le Saguenay
- Amélioration continue des principales installations de manutention du vrac dans l'Est du Canada



Revue des activités

La Société canadienne des ports comprend les ports de Belledune, Chicoutimi, Churchill, Port Colborne, Prescott, Saint John, Sept-Îles et Trois-Rivières. Le port de St. John's (T.-N.) a obtenu le statut de société de port locale le 1er juin 1985 et ses résultats ne figurent donc pas aux présentes.

Ces ports ont enregistré un volume collectif de 38,1 millions de tonnes (24,5 % du trafic total manutentionné par le réseau de Ports Canada), soit une diminution de 5,9 % par rapport à 1984.

De ce volume, 7,1 millions de tonnes (ou 18,6 %) ont été manutentionnées par les installations de la Société, ce qui constitue une baisse de 8,8 millions de tonnes (ou environ 19 %).

Bien qu'en 1985, le trafic total aux ports de la SCP soit à peu près le même que celui de l'année précédente, d'importantes variations sont survenues sur le plan local et le volume par marchandise a varié aussi considérablement. Ainsi, au port de Trois-Rivières, le trafic total a diminué de 37 %, passant de 3,6 à 2 millions de tonnes; au port de Belledune, il a baissé de 45 %, pour passer de 552 000 à 303 000 tonnes. De plus, le trafic des céréales a accusé une baisse considérable à Saint John (38 %), à Trois-Rivières (41 %) ainsi qu'à Churchill (43 %). Il a toutefois augmenté à Prescott (63 %) et à Port Colborne (10 %). Le volume des produits forestiers a diminué de 17 % à Saint John et de près de 50 % à Trois-Rivières.

Une baisse de 46 % du trafic de phosphate est à la source du déclin général au port de Belledune. À Chicoutimi, l'augmentation du volume de pâte à papier (59 %) et de sel gemme (31 %) a compensé la baisse du trafic d'essence (23 %) et de mazout (27 %).

Par ailleurs, le tonnage total du port de Saint John a été presque identique à celui de l'année précédente. La plupart des marchandises ont cependant subi des fluctuations. En plus de la baisse du volume de céréales et de produits forestiers, le trafic de conteneurs a diminué de 14 %. Le volume de potasse manutentionnée au terminal de Barrack Point a été de 300 % supérieur à celui de 1984, atteignant 280 000 tonnes, et celui du sel a augmenté de 11 %, s'établissant à 227 000 tonnes.

Le trafic du minerai de fer au port de Sept-Îles a diminué d'environ 5 %, passant de 22 à 21,5 millions de tonnes, alors que le volume de charbon et de coke a augmenté respectivement de 115 et 99%. Au port de Trois-Rivières, le trafic a accusé une baisse générale de 37 %, répartie comme il suit entre les principales marchandises: céréales, 40 %; zinc, 34 % et papier-journal, 53 %.

Les produits d'exploitation de la Société canadienne des ports se sont chiffrés à 23,5 millions de dollars, comparativement à 24,9 millions de dollars en 1984. La perte nette d'exploitation a chuté pour s'établir à 2 millions de dollars. Par ailleurs, la perte nette s'est élevée à 1,6 million de dollars pour l'exercice. Cette dernière somme comprend la quote-part de la perte de RTI qui équivaut à 4,8 millions de dollars. Les dépenses d'immobilisations ont atteint 17,3 millions de dollars au cours de l'exercice.

Désireuse d'assurer à ses cadres supérieurs une formation qui leur permette de bien suivre l'évolution du secteur de plus en plus complexe du transport maritime, la Société canadienne des ports a organisé, en collaboration avec la Seatrade Academy (Cambridge, Angleterre), un cours d'une semaine sur le transport par conteneurs. Vingt-cinq membres de Ports Canada et de l'industrie ont participé à cet excellent cours, qui a été donné à Cornwall du 17 au 22 mars 1985. La Société a l'intention d'organiser un cours semblable sur l'administration des ports dans les mois à venir.

En ce qui concerne les relations de travail, l'année 1985 a été marquée par la fin du programme de restrictions du gouvernement. Toutefois, compte tenu de la baisse sensible du taux d'inflation, la hause annuelle moyenne pour les employés syndiqués de la Société a été de l'ordre de 3,8 %. Malgré cette période de restrictions, les relations entre la direction et le syndicat continuent d'être bonnes.

Reconnaissant l'importance de rationaliser et de simplifier son exploitation au bureau national ainsi que dans les ports non constitués, la Société a réduit encore davantage son effectif, qui est passé de 373 à 319 employés en 1985. Trente-quatre postes du bureau national et 20 postes des ports non constitués ont été abolis.

Aperçu financier

Produits d'exploitation

Les produits d'exploitation se sont ressentis surtout de la diminution du trafic des marchandises conteneurisées et des cargaisons de dégroupage au port de Saint John et, dans une moindre mesure, de la baisse d'activité dans l'industrie des céréales en général. En conséquence, les produits d'exploitation de la Société canadienne des ports ont diminué de 5,3 %, pour s'établir à 23,5 millions de dollars en 1985.

Frais d'exploitation

Les économies enregistrées au titre de la main-d'oeuvre, par suite des programmes de restrictions, ainsi que la réduction de l'amortissement et des subventions tenant lieu de taxes ont permis à la Société de maintenir ses frais généraux au même niveau qu'en 1984.

Revenus de placement

Les revenus de placement ont totalisé 8,5 millions de dollars, ce qui constitue une hausse de 12,5 % par rapport à 1984 et reflète une augmentation des fonds disponibles par des entrées de fonds. Les frais d'intérêt ont augmenté en raison des prêts obtenus pour l'achèvement du terminal à potasse au port de Saint John.

Bénéfice d'exploitation

Les résultats, avant l'amortissement et les frais d'intérêt, des huit ports exploités par la Société indiquent des fonds de 3,9 millions de dollars provenant de l'exploitation, comparativement à 5,7 millions de dollars en 1984. Six des huit ports ont accusé une diminution des fonds provenant de l'exploitation, le port de Saint John subissant la plus forte baisse, soit 25% (1,2 million de dollars). L'amortissement de 5,9 millions de dollars a entraîné une perte nette d'exploitation de 2,0 millions de dollars pour 1985, comparativement à une perte de 638 000 $ en 1984. Les résultats négatifs enregistrés pour la deuxième année consécutive par les ports céréaliers de Port Colborne et Churchill constituent un sujet de préoccupation particulier. En 1985, l'élévateur de Port Colborne a montré une perte d'exploitation de 526 000 $ et des fonds déficitaires provenant de l'exploitation de 173 000 $. De même, le port de Churchill a déclaré une perte d'exploitation de 2,5 millions de dollars et des fonds déficitaires de 1,6 million de dollars pour les fonds provenant de l'exploitation. En novembre 1985, la Société a lancé un appel d'offres auprès du secteur privé en vue de la location à long terme, de la gestion ou d'un autre arrangement pour son élévateur à grain de Port Colborne. La Société a également pris des mesures pour réduire ses frais d'exploitation au port de Churchill, devant la baisse des exportations de grains passant par le port.

Immobilisations

La Société a engagé des dépenses d'immobilisations de 17,3 millions de dollars en 1985, comparativement à 43,5 millions de dollars en 1984.

Le terminal à potasse au port de Saint John a été achevé pour un coût total de 24,5 millions de dollars et est maintenant en activité. Les dépenses relatives à l'achèvement du projet ont totalisé 50 000 $ en 1985. Les travaux de réparation des pieux fissurés au terminal Rodney, répartis sur plusieurs années, se poursuivent et un montant de 470 000 $, sur des frais totaux estimés de 7 millions de dollars, a été dépensé pour ces travaux.

L'aménagement du secteur Pointe-Noire au port de Sept-Îles se poursuivra jusqu'en 1987. La Société a consacré 10,3 millions de dollars à ce projet en 1985. D'une valeur de 36 millions de dollars, le projet est financé entièrement au moyen de subventions du gouvernement fédéral.

La relocalisation des installations du port de Chicoutimi à Grande Anse sera terminée en 1986, même si l'exploitation a commencé à l'automne de 1985. Il s'agit d'un projet d'un coût total de 26,6 millions de dollars, dont une somme de 4,3 millions de dollars a été dépensée en 1985. Le financement du projet est assuré par des subventions fédérales dans une proportion de 85 %.

La construction d'un remorqueur de remplacement pour le port de Churchill se fera en grande partie en 1986 et devrait être achevée en juillet. Ce projet de 3,4 millions de dollars est aussi financé entièrement par des subventions fédérales et un montant de 370 000 $ a été dépensé en 1985.

Note

Le port de St. John's (T.-N.) a été constitué en société de port locale le 1er juin 1985. Cet aperçu financier ne rend donc pas compte des résultats enregistrés par ce port après cette date.

Port de Saint John

Le port de Saint John, qui manutentionne 90 % du trafic total du Nouveau-Brunswick, est situé à l'embouchure de la rivière Saint John dans la Baie de Fundy.

Saint John est un port d'attache pour plusieurs compagnies maritimes originaires principalement de l'Extrême-Orient. Desservi par les deux sociétés de chemin de fer nationales et par diverses entreprises de transports routiers, le port possède des terminaux spécialisés permettant de manutentionner très rapidement les conteneurs, les produits forestiers et les marchandises en vrac comme les produits pétroliers, les céréales, le sel et la potasse. Le port abrite en outre la société Saint John Shipbuilding Ltd., qui construit et entretient des navires de gros tonnage.

En 1985 a commencé le transport de potasse de Denison-Potacan au terminal Barrack Point. Ceci fait suite à l'ouverture du terminal en 1984 et à la prise en charge de la potasse produite par la Potash Corporation of America. On s'attend à ce que la quantité de marchandises embarquées atteigne 1,9 million de tonnes par an d'ici 1990.

Saint John se trouve également au centre d'une importante région forestière. Le bois traité par les scieries locales constitue un produit d'exportation intéressant pour les compagnies maritimes.

Le trafic total du port s'est chiffré à 8,7 millions de tonnes en 1985, dont 6,2 millions (soit 70 %) étaient des produits pétroliers manutentionnés par des entreprises privées. Quant au trafic manutentionné dans les installations de Ports Canada, il s'est élevé à 2,5 millions de tonnes (comparativement à 3 millions de tonnes en 1984). De ce volume, 1,1 million de tonnes consistaient en marchandises en vrac réparties comme il suit: pétrole (36 %), céréales (18 %), potasse (25 %) et sel (20 %). Les conteneurs et les marchandises en vrac ont représenté respectivement 9 et 10 % du trafic total.

Cette baisse du trafic global dans les installations de Ports Canada s'explique par trois raisons principales: décision par les compagnies maritimes de faire manutentionner leurs conteneurs dans d'autres ports, baisse des exportations de céréales et, enfin, augmentation des expéditions de produits forestiers vers les États-Unis. Cette situation a été compensée en partie par un accroissement des expéditions de potasse.

Les produits d'exploitation sont passés de 12,3 millions de dollars en 1984 à 11,3 millions en 1985. Le bénéfice d'exploitation, de 1 million de dollars, et les revenus d'intérêts, de 1,6 million, ont été absorbés par les 3,6 millions de dollars d'intérêt sur les emprunts en cours, le port enregistrant ainsi une perte nette de 1 million de dollars. Le poids de la dette, relativement important, a posé certains problèmes au port lorsqu'il a sollicité le statut de société de port locale. En 1985, les dépenses en immobilisations se sont élevées à 1,5 million de dollars.

Port de Belledune

Le port de Belledune est situé sur la côte sud de la Baie des Chaleurs, à environ 35 km au nord-ouest de Bathurst et 50 km à l'est de Dalhousie. Un poste de mouillage unique, de 167,6 m de longueur, est relié à la côte par une route de 7,5 m de largeur qui longe la jetée. Le quai et la route sont loués à Belledune Fertilizer qui exploite un terminal de manutention de marchandises en vrac.

Le développement du port est lié au nombre limité d'utilisateurs tels que Belledune Fertilizer, Shell Canada et CIL. À elles seules, ces trois sociétés ont représenté en 1985 plus de 90 % du volume manutentionné par le port, qui s'est élevé à 303 000 tonnes, par rapport à 552 000 tonnes en 1984.

Parmi les principales marchandises déchargées au port pendant l'année, on compte notamment 76 000 tonnes de produits pétroliers et 4 000 tonnes d'acide sulfurique. Quant aux marchandises qui ont été embarquées, citons 10 000 tonnes de lingots de plomb et 6 000 tonnes d'engrais.

Les produits d'exploitation se sont élevés à 147 000 $ en 1985, comparativement à 234 000 $ en 1984. Le port a enregistré des pertes d'exploitation de 131 000 $ et des pertes nettes de 96 000 $.

Port de Prescott

Le port de Prescott est situé sur le Saint-Laurent, environ 100 km à l'est de Kingston. L'élévateur sert à distribuer et entreposer le blé et les céréales fourragères de l'Ouest. L'élévateur a une capacité de 154 000 tonnes et compte deux postes de mouillage (pour le chargement et le déchargement) ainsi qu'une aire d'entreposage à ciel ouvert pour les marchandises solides en vrac. L'élévateur est longé par une voie ferrée desservie par le CN et le CP.

En 1985, le port de Prescott s'est engagé dans un programme destiné à attirer le secteur privé. Si cette entreprise réussit, elle permettra de diversifier les activités portuaires et elle rendra le port moins tributaire du marché des céréales, qui manque de stabilité.

Un tamis à grains d'une capacité de 100 tonnes à l'heure a été installé juste à temps pour recevoir la récolte de blé ontarien de 1985. Le port a manutentionné au total 419 000 tonnes de céréales. Quant aux autres marchandises, on a enregistré un trafic de 108 000 tonnes de sel et de 22 000 tonnes d'engrais.

Les produits d'exploitation se sont élevés à 2,6 millions de dollars, comparativement à 2,3 millions en 1984. Le bénéfice d'exploitation a été de 128 000 $ et le bénéfice net de 2,3 millions de dollars.

Port Colborne

Port Colborne est situé sur la Voie maritime du Saint-Laurent, à l'extrémité sud du canal Welland. L'élévateur à grain, d'une capacité de 84 000 tonnes, sert principalement aux exportations outremer des céréales de l'Ontario, qui sont expédiées directement ou transférées à des élévateurs situés en aval. L'hiver, il permet d'approvisionner les minoteries locales. Le port est desservi par chemin de fer et par route.

En 1985, Port Colborne a manutentionné 92 000 tonnes de céréales, comparativement à 84 000 tonnes en 1984. Les produits d'exploitation ont totalisé 1,4 million de dollars, soit la même somme qu'en 1984. Les pertes d'exploitation se sont élevées à 526 000 $, et le port a réalisé un bénéfice net de 270 000 $.

Selon une étude effectuée en 1984, c'est en confiant l'exploitation de l'élévateur au secteur privé que l'on pourra augmenter la quantité de céréales manutentionnées. C'est ainsi que le 1er novembre 1985 a été lancé un appel d'offres invitant les entreprises privées à assurer l'exploitation de l'élévateur dans le cadre d'un bail de longue durée, d'un contrat de gestion ou de toute autre formule appropriée.

Port de Churchill

Le port de Churchill est situé à l'estuaire de la rivière Churchill sur la rive ouest de la Baie d'Hudson. Il constitue un point de départ pour les exportations de céréales en provenance de l'Ouest canadien et un centre de réapprovisionnement en produits pétroliers pour un certain nombre de communautés des Territoires du Nord-Ouest.

Les installations portuaires comprennent un élévateur à grain d'une capacité de 140 000 tonnes et 6 postes de mouillage. Les postes de mouillage sont desservis par 10 km de voies ferrées dont l'exploitation est assurée par le CN qui achemine les céréales au port dans des wagons couverts.

En 1985, le port a expédié 359 000 tonnes de céréales principalement vers l'Europe centrale, le nord de l'Europe et l'Union soviétique. Cela représente, par rapport à 1984, une baisse de 20% provoquée en grande partie par la sécheresse.

De la mi-juillet à la mi-septembre, la Société des transports du Nord Ltée a transporté par chaland environ 32 000 tonnes de produits pétroliers et de marchandises générales en vrac vers des établissements des Territoires du Nord-Ouest. Cette société a été vendue récemment à un consortium d'entreprises autochtones des Territoires, mais son exploitation ne devrait pas subir de changement.

En 1985, les produits d'exploitation sont passés à 4,3 millions de dollars, par rapport à 4,5 millions en 1984. Les pertes d'exploitation ont été de 2,5 millions de dollars, et les pertes nettes se sont élevées à 1,6 million. Les dépenses en immobilisations ont totalisé 662 000 $ pour l'année.

Port de Sept-Îles

Le port de Sept-Îles est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à quelque 650 km en aval de Québec, et est réputé pour son grand bassin naturel. Grâce à ses 80 mètres de profondeur à l'entrée de la baie de Sept-Îles, le port peut desservir à longueur d'année les grands cargos transocéaniques.

Le port dessert surtout l'industrie d'exploitation du minerai de fer, principale activité de la région.

Les nouvelles installations portuaires en construction à Pointe-Noire devraient être terminées à l'automne 1986. Elles comprennent un poste de mouillage de 260 mètres et une aire d'entreposage à ciel ouvert de 12 hectares pour les marchandises en vrac.

En 1985, le trafic total a légèrement diminué, passant de 23,1 à 22,6 millions de tonnes. Le volume du charbon transféré des bateaux desservant les Grands Lacs sur les navires transocéaniques a grimpé en un an de 367 000 à 767 000 tonnes. Au total, 700 bâtiments ont fait escale au port, comparativement à 818 l'année précédente. Le port a en outre manutentionné, entre autres marchandises d'importance, 21 millions de tonnes de minerai de fer et 385 000 tonnes de produits pétroliers.

Les produits d'exploitation se sont élevés en 1985 à 1 million de dollars, exactement comme en 1984. Les pertes d'exploitation sont tombées à 29 000 $, comparativement à 710 000 $ en 1984, et le bénéfice net a été de 380 000 $. Les dépenses en immobilisations ont atteint cette année 10,3 millions de dollars.

Port de Chicoutimi

Le port de Chicoutimi se trouve à l'entrée de la partie navigable de la rivière Saguenay, à environ 121 kilomètres de l'embouchure. Les installations de la Baie des Ha! Ha! se trouvent en aval du port. La région desservie par le port est dominée par les industries du bois et des pâtes et papiers ainsi que par les industries liées aux ressources naturelles comme la production d'aluminium.

Le port comprend un quai principal situé au centre-ville de Chicoutimi et servant à la manutention des marchandises générales et des produits en vrac, ainsi que le quai Albert Maltais situé à Pointe-à-l'Islet et réservé aux produits pétroliers; ces deux installations sont exploitées par Ports Canada.

En 1985, le port de Chicoutimi a manutentionné 364 000 tonnes de marchandises, comparativement à 415 000 tonnes en 1984. Les principales installations portuaires, situées dans la Baie des Ha! Ha! et appartenant à Alcan, ont manutentionné 3,3 millions de tonnes comprenant des importations de minerais d'aluminium, de soude caustique, de produits chimiques et de papier journal, et des exportations d'aluminium. Le trafic total s'est élevé à 3,7 millions de tonnes, soit une baisse de 11 % par rapport à 1984, due principalement au fait que les produits pétroliers sont maintenant transportés par voie terrestre et non par voie maritime.

En 1985, les produits d'exploitation ont été de 913 000 $, au lieu de 901 000 $ en 1984. Le bénéfice d'exploitation s'est élevé à 20 000 $, tandis que le bénéfice net est passé à 1 million de dollars. Les dépenses en immobilisations se sont élevées cette année à 4,2 millions de dollars.

La construction à Grande-Anse d'un terminal en eau profonde exploitable toute l'année arrive à son terme, conformément aux prévisions. Le terminal a accueilli fin novembre son premier chargement de charbon acheminé par voie d'eau et, en décembre, la première expédition de pâte à papier a été manutentionnée dans un hangar de marchandises générales tout neuf, d'une superficie de 5 750 m². Le terminal de Grande-Anse sera en pleine exploitation au printemps de 1986.

Port de Trois-Rivières

Le port de Trois-Rivières se trouve sur la rive nord du Saint-Laurent, à mi-chemin entre Montréal et Québec, à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice.

Les principales exportations manutentionnées au port sont les céréales et les pâtes et papiers. Le port assure également la manutention du sel, de minerais de zinc et de produits chimiques.

En 1985, 451 navires ont fait escale à Trois-Rivières, comparativement à 457 l'année précédente. Le volume de céréales manutentionné en 1985 s'est élevé à 1,4 million de tonnes, soit une diminution de 41 % par rapport à 1984, due principalement à une baisse des exportations outremer. En conséquence, le trafic total est tombé en un an de 3,1 à 2 millions de tonnes.

Le port a de plus manutentionné cette année 50 000 tonnes de papier journal, soit une baisse de 55 % par rapport à 1984. Cela est dû au renforcement de la concurrence sur les marchés internationaux, à la vigueur du dollar américain et à la faiblesse du dollar canadien. Les producteurs locaux ont ainsi été incités à vendre leurs produits aux États-Unis plutôt qu'outremer.

En 1985, les produits d'exploitation ont baissé à 1,9 million de dollars, comparativement à 2,1 millions en 1984. Le bénéfice d'exploitation s'est élevé à 120 000 $ et le bénéfice net à 1,4 million.

Il est ressorti d'une étude effectuée en 1985 que les installations portuaires sont en bon état et que la capacité des terminaux est suffisante pour la prochaine décennie.

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Donald Mazankowski,
C.P., député,
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société canadienne des ports au 31 décembre 1985 ainsi que les états des résultats, du déficit, du capital d'apport et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1985 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société canadienne des ports dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur la Société canadienne des ports et aux règlements administratifs de la Société.

Coopers & Lybrand

Comptables agréés

Ottawa, Ontario
Le 21 février 1986

Bilan au 31 décembre 1985

	1985	1984 (redressé note 5)
	(en milliers de dollars)	
Actif		
À court terme		
Encaisse	**641 $**	894 $
Placements (note 4)	**61 740**	59 134
Débiteurs	**4 237**	4 116
Créance sur le Canada	**2 645**	3 468
Matériaux et fournitures	**514**	530
	69 777	68 142
Placements à long terme (note 4)	**19 102**	19 973
Placement dans Ridley Terminals Inc. (note 5)	**16 227**	21 024
Immobilisations (note 7)	**126 147**	137 321
	231 253 $	246 460 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus (note 8)	**13 539 $**	14 607 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**480**	678
	14 019	15 285
À long terme		
Avantages sociaux courus	**1 554**	1 562
Financement fourni par une province (note 9)	**19 696**	18 596
Emprunts auprès du Canada (note 10)	**103 144**	104 110
	124 394	124 268
Avoir du Canada		
Contribution auprès du Canada (note 12)	**20 072**	20 072
Capital d'apport	**130 734**	142 319
Déficit	**57 966**	55 484
	72 768	86 835
	231 253 $	246 460 $

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

L'honorable A.R. Huntington

Le président-directeur général,

Denis de Belleval

État des résultats

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1985

(en milliers de dollars)

	1985	1984 (redressé note 5)
Produits d'exploitation	**23 548 $**	24 862 $
Frais d'exploitation et d'administration – nets	**17 581**	16 981
Amortissement	**5 933**	6 290
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**2 076**	2 229
	25 590	25 500
Perte nette d'exploitation	**(2 042)**	(638)
Revenu de placement	**8 473**	7 526
Frais d'intérêt	**(3 720)**	(3 413)
Bénéfice net avant les postes décrits ci-dessous	**2 711**	3 475
Bénéfice net des ports constitués en sociétés de port locales (note 3)	**468**	3 714
Quote-part de la perte de Ridley Terminals Inc. (note 5)	**(4 797)**	(1 406)
Bénéfice net (perte nette)	**(1 618)$**	5 783 $

État du déficit

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1985

(en milliers de dollars)

	1985	1984 (redressé note 5)
Déficit au début de l'exercice		
Solde déjà établi	**56 775 $**	156 521 $
Redressement affecté à l'exercice précédent		
Quote-part de la perte nette de Ridley Terminals Inc. (note 5)	**(1 291)**	—
Solde redressé	**55 484**	156 521
Bénéfice net (perte nette)	**(1 618)**	5 783
	57 102	150 738
Déficit assumé par les sociétés de port locales (notes 3)	**—**	(95 254)
Surplus transféré à une société de port locale (note 3)	**864**	—
Déficit à la fin de l'exercice	**57 966 $**	55 484 $

État du capital d'apport

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1985

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Capital d'apport au début de l'exercice	**142 319 $**	322 385 $
Capital d'apport transféré aux sociétés de port locales (note 3)	**(11 585)**	(180 066)
Capital d'apport à la fin de l'exercice	**130 734 $**	142 319 $

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers de dollars)

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1985

	1985	1984 (redressé note 5)
Activités d'exploitation		
Bénéfice net (perte nette)	**(1 618)$**	5 783 $
Postes n'exigeant aucune sortie de caisse		
Amortissement	**6 078**	7 981
Intérêt reporté	**609**	2 392
Quote-part de la perte nette de Ridley Terminals Inc.	**4 797**	1 406
Autres	**122**	(241)
Réduction (augmentation) des éléments du fonds de roulement	**(245)**	4 371
Rentrées nettes provenant de l'exploitation	**9 743**	21 692
Activités de financement		
Subventions pour projets d'immobilisations	**14 127**	34 880
Emprunts auprès du Canada	**2 570**	4 881
Contribution remboursable auprès du Canada	**—**	106
Tranche exigible des emprunts auprès du Canada	**(1 712)**	(1 112)
Diminution (augmentation) de la tranche exigible du financement fourni par une province	**1 100**	(810)
Intérêt reporté remboursé	**(486)**	—
Rentrées nettes provenant du financement	**15 599**	37 945
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**17 310**	43 516
Placement dans Ridley Terminals Inc. – net	**—**	3 159
Autres	**(12)**	(242)
Sorties nettes utilisées dans les investissements	**17 298**	46 433
Rentrées nettes	**8 044**	13 204
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	**60 028**	94 170
Encaisse et placements à court terme transférés aux sociétés de port locales (note 3)	**(5 691)**	(47 346)
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	**62 381 $**	60 028 $

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 1985

1. La Loi sur la Société canadienne des ports

La Société canadienne des ports est constituée en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports. Cette loi permet l'établissement de nouvelles sociétés de port locales pour la gestion et l'exploitation de certains ports déterminés. La Société est énumérée dans la partie II de l'annexe C de la Loi sur l'administration financière. Elle n'est pas assujettie aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu.

2. Principales conventions comptables

a) États financiers

Les états financiers de la Société canadienne des ports comprennent les comptes de tous les ports et des autres installations qui relèvent de son administration. Les activités des sociétés de port locales sont exclues des états financiers depuis la date de leur constitution en société de port locale.

b) Placements

Les placements sont des titres directs et garantis par le Canada. Ils sont indiqués au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

c) Placement dans Ridley Terminals Inc.

Le placement dans Ridley Terminals Inc. est comptabilisé à la valeur de consolidation.

d) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées du Canada à la Société et qui sont enregistrées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions pour les projets d'immobilisations reçues du Canada et de tierces parties sont créditées directement au coût du bien correspondant.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, selon des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

e) Coûts du régime de pension

Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le Canada, couvre tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions annuelles au régime sont la responsabilité de la Société et sont imputées aux frais d'exploitation de l'exercice courant.

f) Assurance
La Société assume essentiellement toutes les responsabilités quant aux incendies et risques généraux ainsi qu'aux demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les frais qui peuvent découler de ces responsabilités sont imputés dans l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

g) Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les frais de subventions tenant lieu de taxes municipales sont établis selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée dans les comptes de l'exercice au cours duquel le montant final est remis.

h) Avantages sociaux
Chaque année, la Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatifs qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés dans les exercices subséquents en vertu des conventions collectives ou selon la politique de la Société.

i) Intérêt sur la contribution auprès du Canada
L'intérêt sur la contribution auprès du Canada est démontré dans les états financiers de l'exercice où il est payé puisqu'il est conditionnel au versement de dividendes par Ridley Terminals Inc.

3. Sociétés de port locales
En date du 1er juin 1985, le port de St. John's a été constitué en société de port locale sous la raison sociale de Société du port de St. John's. Les ports de Halifax, de Québec et de Prince Rupert avaient été antérieurement constitués en société de port locale le 1er juin 1984 sous les raisons sociales de Société du port de Halifax, de Société du port de Québec et de Société du port de Prince Rupert.

Conformément à la Loi sur la Société canadienne des ports, les actifs, passifs et avoir ont été transférés aux sociétés de port locales à la valeur comptable indiquée dans les comptes de la Société de la façon suivante:

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Actif		
Encaisse et placements à court terme	**5 691 $**	47 346 $
Autres éléments du fonds de roulement	**(303)**	(2 248)
Placements à long terme	**944**	6 589
Débiteurs à long terme	**—**	245
Immobilisations	**8 135**	152 425
	14 467 $	204 357 $
Passif		
Avantages sociaux courus à long terme	**69 $**	1 619 $
Emprunts auprès du Canada	**1 949**	68 668
Contribution remboursable auprès du Canada	**—**	49 258
	2 018	119 545
Avoir		
Capital d'apport	**11 585**	180 066
Déficit	**—**	(95 254)
Surplus	**864**	—
	14 467 $	204 357 $

L'état des résultats comprend les résultats d'exploitation du port de St. John's pour la période de cinq mois terminée le 31 mai 1985 et pour l'exercice terminé le 31 décembre 1984, et les résultats d'exploitation des ports de Halifax, de Québec et de Prince Rupert pour la période de cinq mois terminée le 31 mai 1984, de la façon suivante:

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Produits d'exploitation	**975 $**	15 753 $
Frais d'exploitation et d'administration	**573**	11 520
Amortissement	**145**	1 691
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**18**	1 351
	736	14 562
Bénéfice net d'exploitation	**239**	1 191
Revenu de placement	**291**	2 678
Frais d'intérêt	**(62)**	(155)
Bénéfice net des ports constitués en sociétés de port locales	**468 $**	3 714 $

4. Placements
Les placements, lesquels sont des titres directs et garantis par le Canada, s'élèvent à:

(en milliers de dollars)

	1985		1984	
	Coût	Valeur marchande	Coût	Valeur marchande
À court terme	**61 740 $**	**61 726 $**	59 134 $	59 360 $
À long terme	**19 102 $**	**21 830 $**	19 973 $	20 015 $

5. Placement dans Ridley Terminals Inc.
Ridley Terminals Inc. (RTI), a été constitué en décembre 1981 en vertu de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes pour développer, gérer et exploiter un terminus de charbon à Ridley Island au port de Prince Rupert.

Au 31 décembre 1985, la Société canadienne des ports (la Société) avait fait l'acquisition, au coût de 23 021 400 $, de 90% des actions ordinaires émises (900 $) et de 100% des actions privilégiées de Classe A (23 020 500 $) de RTI. À cette date, Fednav Limited avait fait l'acquisition, au coût de 23 020 600 $, de 10% des actions ordinaires émises (100 $) et de 100% des actions privilégiées de Classe B (23 020 500 $) de RTI.

Suite à un appel favorable au sujet de l'évaluation aux fins de ses taxes foncières de 1983 et de 1984, RTI a obtenu un remboursement de 2 582 000 $ en mars 1985. Le déficit de la Société au début de l'exercice a donc été redressé par 1 291 000 $ représentant la quote-part de 50% de la Société dans le montant reçu. La totalité du redressement a été affectée à l'exercice terminé le 31 décembre 1984 puisque RTI est devenu opérationnel en 1984.

Le placement de la société dans RTI est comptabilisé à la valeur de consolidation. L'application de cette méthode exige que la Société comptabilise sa quote-part du bénéfice net de RTI dans ses états financiers. Dans les exercices au cours desquels RTI montre une perte, cette quote-part équivaut à la participation de la Société dans les capitaux propres totaux de RTI laquelle s'élevait à 50% au 31 décembre 1985. Dans les exercices au cours desquels RTI montre des bénéfices non répartis, la quote-part est proportionnelle à la participation de la Société dans les actions ordinaires de RTI, après avoir reconnu les exigences des dividendes des deux classes d'actions privilégiées.

Le placement dans Ridley Terminals Inc. se compose de:

(en milliers de dollars)

	1985	1984 (redressé)
Solde au début de l'exercice	**21 024 $**	19 271 $
Placement en action	**—**	3 450
Élimination des charges intersociétés	**—**	(291)
Quote-part de la perte nette	**(4 797)**	(1 406)
Solde à la fin de l'exercice	**16 227 $**	21 024 $

Un sommaire du bilan de RTI qui figure dans ses états financiers vérifiés indique:

(en milliers de dollars)

	1985	au 31 déc 1984 (redressé)
Actif		
À court terme	**4 580 $**	8 739 $
Immobilisations	**230 540**	236 420
Autres	**92**	100
	235 212 $	245 259 $
Passif		
À court terme	**1 941 $**	3 768 $
Emprunts à long terme	**199 636**	198 261
	201 577	202 029
Avoir	**33 635**	43 230
	235 212 $	245 259 $

RTI a conclu avec une banque à charte canadienne les ententes de financement à long terme suivantes:

a) une entente de crédit de construction inconditionnelle garantie par le Canada et nantie par une débenture de sûreté supplémentaire de 250 000 000 $ avec une charge flottante. Le 1er juillet 1985, tous les emprunts ont été convertis en un emprunt à terme de quinze ans avec des remboursements semestriels déterminés commençant le 31 juillet 1991 et le solde remboursable le 31 janvier 2000. L'endettement sur cette entente s'élève à 199 036 000 $ au 31 décembre 1985.

Cet endettement comprend des emprunts de banque s'élevant à 65 000 000 $ avec intérêt au taux préférentiel de la banque, lequel est payable mensuellement, ainsi que des acceptations de banque s'élevant à 134 036 000 $ net des charges d'intérêts non amorties. Les acceptations de banque portent des frais annuels de ½ % par année.

b) une entente pour un emprunt à crédit renouvelable de 80 000 000 $ qui permet des avances sur une base renouvelable jusqu'au 30 juin 1989 période à laquelle toutes les avances se convertiront en un prêt à terme remboursable en tranches semestrielles déterminées et le solde le 31 janvier 1992. Cette entente est nantie par une débenture de sûreté supplémentaire sur les installations du terminal comme garantie et par la cession du bail avec la Société du port de Prince Rupert. L'intérêt de l'entente est établi au taux préférentiel de la banque plus ¼% par an, payable mensuellement. Les prélèvements sur ce crédit s'élèvent à 600 000 $ au 31 décembre 1985.

Les actions privilégiées de Classe A portent un dividende fixe cumulatif au taux annuel de 18% sur leur valeur attribuée. Les actions de Classe B portent un dividende fixe cumulatif au taux annuel de 20% après impôt sur leur valeur attribuée. Le dividende annuel de 20% sur les actions de Classe B est le produit net après avoir déduit un montant égal au total de l'impôt fédéral et provincial sur les bénéfices des sociétés applicables au dividende.

Les détenteurs des actions privilégiées des Classe A et B ont droit à des intérêts aux taux respectifs des dividendes au cas où les dividendes courus ne sont pas payés. L'intérêt non payé est composé annuellement aux mêmes taux respectifs. L'intérêt est couru depuis le 30 avril 1982. Les actions privilégiées sont rachetables à tout moment à leur valeur établie plus les dividendes et les intérêts courus. Les dividendes privilégiés et les intérêts arriérés au 31 décembre 1985 calculés aux taux d'imposition en vigueur à cette date pour les actions de Classe B s'élèvent à:

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Actions privilégiées de classe A détenues par la Société canadienne des ports	12 930 $	7 196 $
Actions privilégiées de classe B détenues par Fednav Limited	29 764	15 793
	42 694 $	22 989 $

RTI est devenu opérationnel le 1er septembre 1984. Les résultats de son exploitation pour l'exercice terminé le 31 décembre 1985, en comparaison avec la période de quatre mois terminée le 31 décembre 1984, indiquent:

	1985	1984 (redressé)
Produits d'exploitation	30 855 $	12 008 $
Frais d'exploitation et d'administration	12 943	4 377
Amortissement	7 212	2 255
Frais d'intérêt	20 294	8 188
	40 449	14 820
Perte nette	(9 594)$	(2 812)$

6. Débentures de Saint John Harbour Bridge Authority

Saint John Harbour Bridge Authority (l'Administration) doit la somme de 14 257 000 $ (14 355 000 $ – en 1984) à la Société qui la doit au Canada, en conformité avec les dispositions du crédit L106B de la Loi des subsides nº 7, 1967, 1967-1968, chap. 8. Les conditions relatives à l'intérêt et au remboursement des avances parlementaires accordées à la Société sont identiques à celles des débentures de l'Administration. Selon les conditions de l'entente entre le Canada et l'Administration, le Canada a, de fait, garanti le remboursement du capital et de l'intérêt sur ces débentures. Par conséquent, les débentures à recevoir et les emprunts et les avances à payer au Canada se compensent et ne sont donc pas inscrits au bilan, comme éléments d'actif et de passif. Ainsi donc, les revenus et frais d'intérêt de 978 000 $ (985 000 $ – en 1984), s'annulent également et n'apparaissent pas à l'état des résultats.

Le 9 juillet 1981, le Conseil du trésor a approuvé le transfert des responsabilités découlant de l'administration de la dette de Saint John Harbour Bridge Authority de même que l'emprunt remboursable au Canada des comptes de la Société à ceux de Transports Canada. Au 31 décembre 1985, ce transfert n'avait pas été parachevé.

7. Immobilisations

a) Sommaire

(en milliers de dollars)

	Taux d'amortissement(%)	Coût	Amortissement cumulé	1985 Net	1984 Net
Terrains		35 647 $	— $	35 647 $	38 843 $
Dragage	2,5-6,7	11 297	6 110	5 187	5 619
Installations d'amarrage	2,5-10	96 869	40 779	56 090	58 515
Immeubles	2,5-10	31 266	18 538	12 728	14 077
Services publics	3,3-10	9 986	3 581	6 405	6 920
Routes et surfaces	2,5-10	6 598	4 869	1 729	2 176
Machinerie et matériel	5-100	21 912	15 575	6 337	7 458
Mobilier et matériel de bureau	20	2 509	2 047	462	514
Projets en cours de construction		1 562	—	1 562	3 199
		217 646 $	91 499 $	126 147 $	137 321 $

b) Subventions pour projets d'immobilisations

Au cours de l'exercice, la Société a reçu des subventions pour des projets d'immobilisations totalisant 14 127 000 $ (34 880 000 $ – en 1984) en vue de la construction de projets d'immobilisations.

c) Engagements pour dépenses en immobilisations

On estime à 3 700 000 $ les engagements contractuels pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations. La Société prévoit débourser la plupart de ces montants au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 1986.

8. Créditeurs et frais courus

Les postes suivants sont compris dans les créditeurs et frais courus:

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Produits reportés	749 $	1 003 $
Tranche de la dette à long terme, échéant à moins d'un an	1 712 $	2 212 $

9. Financement fourni par une province

La province du Nouveau-Brunswick a fourni un montant de 25 000 000 $ pour le financement partiel de la construction du terminus Rodney, à Saint John (N.-B.), propriété de la Société. D'ici à ce que l'avance ne portant pas intérêt soit remboursée, la province recevra annuellement des versements de capital équivalant à 47% du bénéfice net d'exploitation du terminus. Au 31 décembre 1985, la Société n'a pas fait de provision pour la tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an estimée à 750 000 $ puisque le bénéfice net d'exploitation a été éliminé par l'application du coût des réparations majeures au terminus. La Province conteste ce traitement comptable.

10. Emprunts auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Emprunts portant des taux d'intérêt variant de 6,44% à 15,625%, des paiements annuels de capital et d'intérêt réunis de 4 870 000 $ et échéant entre le 31 décembre 1993 et 2005	**29 362 $**	29 470 $
Intérêt reporté	**4 371**	4 247
Moins: tranche échéant à moins d'un an	**1 712**	1 112
	32 021	32 605
Emprunts sans intérêt dont la date d'échéance est indéfinie	**55 609**	55 609
Intérêt couru sur emprunts n'étant pas dû et payable	**15 514**	15 896
	103 144 $	104 110 $

Des emprunts auprès du Canada s'élevant à 19 737 000 $ pour la construction d'un nouveau terminus au port de Saint John (N.-B.), portent intérêts à des taux variant entre 11,0% et 15,6%. Le paiement de l'intérêt sur ces emprunts a été reporté jusqu'au 31 mars 1985 et par la suite le remboursement devrait être fait en dix versements annuels de 486 000 $, sans intérêt et débutant le 31 décembre 1985.

Le remboursement du capital de la dette à long terme au cours de chacun des cinq prochains exercices s'élève à 1 226 000 $ en 1986, 1 369 000 $ en 1987, 1 529 000 $ en 1988, 1 708 000 $ en 1989 et 1 909 000 $ en 1990.

11. Éventualités

Des réclamations totalisant environ 1 500 000 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages présumés subis sur les propriétés de la Société et diverses autres questions en litige et n'apparaissent pas dans les états financiers. De l'avis de la Société, ces réclamations ne devraient entraîner aucun déboursé important.

12. Contribution auprès du Canada

En 1982, la Société a reçu du Canada une contribution de 20 072 000 $ pour l'achat d'actions de Ridley Terminals Inc. Les termes et conditions du remboursement de la contribution seront déterminés par le Conseil du trésor et la Société avant le 1er avril 1989.

L'intérêt sur la contribution est calculé au taux moyen d'emprunt des sociétés de la Couronne en vigueur aussi longtemps que la contribution est impayée. Le paiement de l'intérêt et du capital dépend du versement de dividendes par Ridley Terminals Inc. Les intérêts accumulés au 31 décembre 1985 sur cette contribution s'élèvent à environ 9 500 000 $ et figureront dans les états financiers dans l'exercice au cours duquel ils seront versés.

13. Événement postérieur à la date du bilan

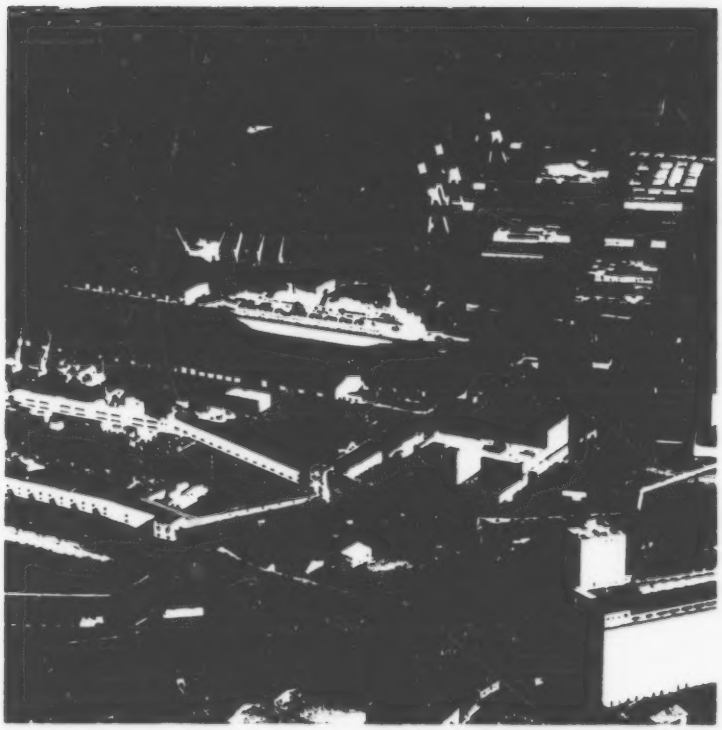
Le Canada a demandé des contributions en espèces à diverses sociétés d'État. Dans le cadre de cet exercice de recouvrement des liquidités, une contribution de 133 000 000 $ a été demandée au réseau de Ports Canada, lequel comprend la Société ainsi que les six sociétés de port locales. De cette contribution, 83 000 000 $ doivent être versés d'ici le 31 mars 1986 et 50 000 000 $ le 30 juin 1986.

A sa réunion du 11 février 1986, le conseil d'administration de la Société a résolu de verser au Canada la somme de 17 536 000 $. Cette somme représente la portion de la contribution de 83 000 000 $ demandée d'ici le 31 mars 1986 qui est attribuable à la Société. La portion de la Société dans la contribution de 50 000 000 $ demandée pour le 30 juin 1986 n'a pas encore été considérée par le conseil d'administration.

14. Chiffres correspondants

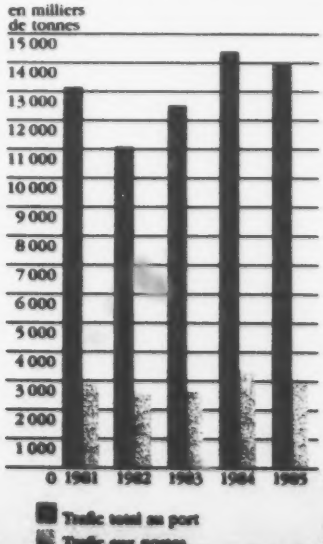
Certains chiffres correspondants de 1984 ont été reclassés afin de se conformer à la présentation adoptée cette année.

La Société du port de Halifax



Faits saillants du rendement

• Nombre de navires	2 284
• Jauge brute moyenne enregistrée	10 968
• Tonnage moyen de marchandises par navire	6 140
• Revenus moyens par navire (en dollars)	5 149



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Raymond V. Beck

David F. Bellefontaine

Ville natale de Samuel Cunard et plus tard premier terminal nord-américain pour ses célèbres paquebots, Halifax (Nouvelle-Écosse) est actuellement l'un des plus importants ports du Canada sur le plan du trafic et du commerce canadien. Depuis ses débuts, le port de Halifax accueille des navires de tous genres, des corsaires du XVIII[e] siècle et des briseurs de blocus du Sud pendant la guerre de Sécession, aux navires géants du commerce et des guerres modernes.

Le port de Halifax a été témoin de nombreux événements au cours des années. Il a servi de port stratégique pour la formation des grands convois de la Première et de la Deuxième Guerre mondiale. Il a été l'un des premiers ports canadiens à manutentionner des marchandises conteneurisées à partir d'un emplacement temporaire sur la jetée A1. Le port de Halifax a également été un port d'arrivée pour le yacht royal Britannia et, plus récemment, il a accueilli en 1984 les Grands Voiliers. Enfin, le port de Halifax a de nouveau été choisi pour la revue navale de 1985, qui marquait le 75[e] anniversaire de la marine du Canada. En fait, les légendes de l'histoire abondent au port de Halifax.

La Société du port de Halifax est consciente qu'elle oeuvre dans un secteur extrêmement concurrentiel: le transport maritime international. D'importants investissements sont constamment effectués afin de faire en sorte que le port de Halifax continue d'attirer des compagnies maritimes du monde entier.

Dépenses en immobilisations

En 1985, les dépenses en immobilisations se sont élevées à 12,3 millions de dollars. Un montant de 11,4 millions de dollars a été investi dans l'expansion du poste de mouillage du terminal de marchandises conteneurisées de l'anse Fairview, qui devrait être terminée en juin 1986. Ces installations améliorées permettront au port d'accueillir en même temps deux gros porte-conteneurs et d'être ainsi plus concurrentiel.

Depuis dix ans, un montant de 57,4 millions de dollars a été investi pour les installations, l'équipement et l'infrastructure du port; au cours des cinq prochaines années, le port prévoit consacrer 11,9 millions de dollars à son programme d'immobilisations afin de s'assurer une bonne capacité pour son terminal. La politique du port, qui consiste à rentabiliser les investissements dans les installations portuaires, va continuer d'assurer sa viabilité financière.

Points saillants concernant les marchandises

Les installations du port ont vu passer 14 millions de tonnes de marchandises en 1985, ce qui est légèrement moins que le volume de 14,3 millions de tonnes enregistré en 1984. Les réceptions de pétrole brut sont passées à 4,4 millions de tonnes, soit 4,9 % de plus qu'en 1984, et les expéditions de gypse ont totalisé 3 millions de tonnes, marquant une augmentation de 10,6 % par rapport à 1984. La diminution des expéditions de pétrole raffiné a entraîné une baisse de 60 % de cette activité.

Les marchandises conteneurisées ont totalisé 1,95 million de tonnes, une légère baisse par rapport au volume de 1,98 million de tonnes enregistré l'année précédente. Le nombre d'unités (TEU) est passé de 250 370 à 263 059 (une hausse de 5,1 %). Les marchandises conteneurisées qui passent par les postes de mouillage de la Société du port de Halifax représentent 66,6 % de l'ensemble des marchandises, comparativement à 62,6 % en 1984. Le volume moyen de marchandises par navire a augmenté de 9,7 %, passant de 5 598 tonnes à 6 140 tonnes, ce qui montre bien la tendance vers les navires moins nombreux mais plus gros, tendance qui devrait se maintenir à l'avenir.

Résultats financiers

Nos produits d'exploitation ont été de 11,8 millions de dollars, comparativement à 13,6 millions de dollars en 1984. Les frais d'exploitation ont totalisé 10,7 millions de dollars, ce qui constitue une baisse par rapport aux 11,4 millions de dollars engagés en 1984. Le résultat net d'exploitation a été de 1,1 million de dollars, une baisse de 1,1 million de dollars par rapport à 1984. Les intérêts nets ont atteint 1,7 million de dollars, comparativement à 1 million de dollars en 1984. Notre résultat net s'est établi à 1,7 million de dollars, marquant une réduction de 1,6 million de dollars par rapport à celui de 1984. La Société a réduit son fonds de roulement de 9,2 millions de dollars en 1985; de ce montant, une somme de 8,1 millions de dollars représente une réduction des placements dans des bons du Trésor, qui ont été utilisés pour des projets d'immobilisations. La diminution du revenu de placement, jointe à une légère baisse du volume des marchandises, a contribué à réduire les profits du port.

Le 1[er] octobre 1985, la Société du port de Halifax a conclu une entente avec la Nosco Marine Industries Inc. en vue de l'exploitation des élévateurs à grain. Ces installations étaient jusque-là exploitées et gérées par la Société du port de Halifax. La nouvelle compagnie a l'intention d'augmenter le volume de céréales qui passe par les élévateurs et d'améliorer sa compétitivité pour l'exportation des céréales et des produits connexes.

En décembre 1985, la Shipping Corporation of Trinidad and Tobago a commencé à offrir un nouveau service à partir de Halifax. La société prévoit faire escale toutes les deux semaines à Halifax, en route vers Haïti. En outre, les sociétés ACT (Associate Container Transportation)/PACE et Columbus Line ont annoncé un accord d'affrètement commun à compartiment et le service devrait commencer en 1986.

Ces annonces récentes viennent appuyer la philosophie des dirigeants du port, selon laquelle le port de Halifax occupe une position stratégique sur la côte est du Canada pour attirer d'importantes compagnies de transport de conteneurs et pour offrir les services circumterrestres, qui devraient prendre plus d'importance dans un proche avenir. Le port de Halifax a un avenir prometteur et tout indique une croissance régulière du trafic et l'arrivée de nouvelles sociétés de transport maritime.

Nous profitons de l'occasion pour remercier très sincèrement tout le personnel de la Société de ses dévoués services, ainsi que nos collègues de l'industrie du transport maritime, les membres de la «Waterfront Union Workers» et tous les utilisateurs du port pour leur contribution à la réussite de la Société du port de Halifax au cours de l'année écoulée. La collaboration de tous les membres de l'industrie du transport maritime est essentielle au succès d'un port. La Société du port de Halifax bénéficie de cet esprit de collaboration et compte bien s'en servir à son avantage.

Le président du conseil d'administration,

R. V. Beck

Le directeur général,

D. F. Bellefontaine

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Donald Mazankowski,
C.P., député,
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Halifax au 31 décembre 1985 ainsi que les états des résultats et déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1985, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur la Société canadienne des ports et aux règlements administratifs de la Société.

Deane Raymond

Comptables agréés

Halifax, Nouvelle-Écosse
Le 7 février 1986

Bilan au 31 décembre 1985

Actif	1985	1984
Actif à court terme		
Encaisse	228 147 $	238 978 $
Placements (note 3)	3 597 121	11 683 144
Débiteurs	1 753 353	2 315 218
À recevoir du gouvernement du Canada		238 502
Fournitures	84 491	85 416
	5 663 112	14 561 258
Placements (note 3)	33 090	32 985
Montants à recevoir	350 782	268 499
Immobilisations (note 4)	54 172 543	43 397 035
	60 219 527 $	58 259 777 $
Passif		
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus	4 468 785 $	4 129 316 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	163 809	184 634
Revenus reportés	523 308	541 879
	5 155 902	4 855 829
Avantages sociaux courus	652 043	693 154
Emprunts du gouvernement du Canada (note 5)	30 556 933	30 556 933
	36 364 878	36 105 916
Avoir		
Apport de capital	72 136 346	72 136 346
Déficit	(48 281 697)	(49 982 485)
	23 854 649	22 153 861
	60 219 527 $	58 259 777 $
Engagements (note 6)		

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

R. V. Beck

Raymond V. Beck

Le directeur général,

David F. Bellefontaine

Résultats et déficit

de l'exercice terminé le 31 décembre 1985

	1985 (12 mois)	1984 (7 mois)
Revenus d'exploitation	**11 760 904 $**	6 959 101 $
Frais d'exploitation et d'administration	**8 224 153**	5 129 113
Amortissement des immobilisations	**1 519 654**	906 107
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**941 595**	524 400
	10 685 402	6 559 620
Bénéfice d'exploitation	**1 075 502**	399 481
Autres revenus	**625 286**	718 247
Bénéfice net	**1 700 788**	1 117 728
Déficit au début	**(49 982 485)**	51 100 213
Déficit à la fin	**(48 281 697)$**	(49 982 485)$

Évolution de la situation financière

de l'exercice terminé le 31 décembre 1985

	1985 (12 mois)	1984 (7 mois)
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	**1 700 788 $**	1 117 728 $
Amortissement des immobilisations	**1 519 656**	906 107
Autres	**(51 772)**	(54 811)
Diminution des éléments d'exploitation du fonds de roulement	**1 101 365**	3 845 753
Encaisse provenant de l'exploitation	**4 270 037**	5 814 777
Activités de financement		
Subventions de capital	**(10 263)**	600 408
Emprunts du gouvernement du Canada	**2 650 000**	—
Emprunts du gouvernement du Canada remboursables à court terme	**(2 650 000)**	—
Encaisse provenant (utilisée par) des activités de financement	**(10 263)**	600 408
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**(12 288 251)**	(4 825 739)
Autres	**(68 377)**	(13 200)
Encaisse utilisée par les activités d'investissement	**(12 356 628)**	(4 838 939)
Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements à court terme	**(8 096 854)**	1 576 246
Encaisse et placements à court terme au début	**11 922 122**	10 345 876
Encaisse et placements à court terme à la fin	**3 825 268 $**	11 922 122 $

Notes afférentes aux états financiers

au 31 décembre 1985

1. Conformément aux articles 6.1 et 6.2 de la Loi sur la société canadienne des ports, une requête en vue de l'établissement d'une société portuaire locale au port de Halifax a été approuvée et la Société du port de Halifax a été établie en date du 1er juin 1984.

Conformément à la Loi sur la Société canadienne des ports, l'actif, le passif et l'avoir ont été transférés des comptes de la Société canadienne des ports, port de Halifax à la Société du port de Halifax à leur valeur comptable.

2. Principales conventions comptables

a) Placements
Les placements, qui sont des titres garantis et émis par le gouvernement du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur la durée résiduelle des placements.

b) Immobilisations
Les immobilisations sont présentées au coût à l'exception des immobilisations transférées à la Société par le Canada, lesquelles sont présentées à la valeur constatée par expertise ou à la juste valeur marchande qui ont été déterminées lors du transfert. Les subventions reçues du Canada ou de tiers pour des projets d'investissement sont déduites du coût des immobilisations en cause.

L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire pour l'année complète, débutant dans l'exercice au cours duquel l'actif devient opérationnel, à des taux établis en fonction de la durée probable d'utilisation des immobilisations.

c) Régime de retraite
Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de la Société. Les contributions annuelles au régime sont imputées aux résultats de l'exercice.

d) Assurance
La Société canadienne des ports assume en grande partie tous les risques en cas d'incendie et autres sinistres, de même que les réclamations pour les accidents du travail. Tous frais résultant de ces risques seront imputés aux résultats de l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

e) Subventions tenant lieu de taxes municipales
La dépense de subventions tenant lieu de taxes municipales est basée sur les évaluations municipales estimées, lesquelles sont ajustées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions sont payées après que les montants ont été vérifiés par la division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Tout ajustement est imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

f) Avantages sociaux
La Société comptabilise annuellement une provision pour les indemnités de départ, les congés annuels et les congés dus en compensation du temps supplémentaire, qui sont payables aux employés dans les exercices subséquents, conformément aux conventions collectives ou aux politiques de la Société.

3. Placements

	1985		1984	
	Coût amorti	**Valeur nominale**	Coût amorti	Valeur nominale
À court terme	**3 597 121 $**	**3 618 500 $**	11 683 144 $	12 089 900 $
	Coût amorti	**Valeur marchande**	Coût amorti	Valeur marchande
À long terme	**33 090 $**	**33 242 $**	32 985 $	30 380 $

4. Immobilisations

				1985	1984
	Taux d'amortissement(%)	**Coût**	**Amortissement accumulé**	**Valeur comptable nette**	Valeur comptable nette
Terrain		**18 024 654 $**	**— $**	**18 024 654 $**	18 024 654 $
Dragage	**2,5-6,7**	**2 596 947**	**2 174 717**	**422 230**	449 107
Installations d'amarrage	**2,5-10**	**24 230 941**	**16 377 152**	**7 853 789**	8 160 381
Bâtiments	**2,5-10**	**18 691 154**	**11 463 401**	**7 227 753**	6 131 417
Services publics	**3,3-10**	**2 947 757**	**1 544 778**	**1 402 979**	1 495 385
Routes et pavage	**2,5-10**	**5 578 487**	**2 879 548**	**2 698 939**	2 827 257
Matériel et outillage	**5-100**	**8 931 084**	**7 376 761**	**1 554 323**	1 562 296
Mobilier et équipement	**20**	**610 493**	**258 786**	**351 707**	167 335
Construction en cours		**14 636 169**	**—**	**14 636 169**	4 579 203
		96 247 686 $	**42 075 143 $**	**54 172 543 $**	43 397 035 $

5. Emprunts du gouvernement du Canada

	1985	1984
Emprunts sans intérêts ni modalités de remboursement	25 555 762 $	25 555 762 $
Intérêts courus sur emprunts	5 001 171	5 001 171
	30 556 933 $	30 556 933 $

Les emprunts du gouvernement du Canada ne sont pas garantis.

6. Engagements

La Société s'est engagée à affecter une somme de 981 225 $ à des projets d'investissement en date du 31 décembre 1985. Il est prévu que cette somme sera entièrement dépensée au cours de l'exercice 1986.

7. Événement subséquent

Le gouvernement du Canada a demandé des contributions en espèces de diverses sociétés de la Couronne. De cet exercice de recouvrement de fonds résulte une demande de contribution de 133 000 000 $ de la part du réseau portuaire canadien, lequel se compose de la Société canadienne des ports et de six sociétés de port locales. Cette contribution est payable comme suit: 83 000 000 $ avant le 31 mars 1986 et 50 000 000 $ avant le 30 juin 1986.

La part de la Société du port de Halifax du montant de 83 000 000 $ payable avant le 31 mars 1986 a été fixée à 1 920 000 $.

Membres du conseil d'administration

Raymond V. Beck
Président
Ancien directeur général
Société du port de Halifax
Halifax (N.-É.)

Donald A. Parker
Vice-président
Président d'entreprises locales
Dartmouth (N.-É.)

Gerald E. Simmons
Ancien directeur régional
Saguenay Maritime Limitée
Ancien président du conseil, Administration portuaire de Halifax
Dartmouth (N.-É.)

Paul M. Murphy, c.r.
Associé, cabinet d'avocats
Patterson Kaz
Halifax (N.-É.)

Harald A. Henriksen
Directeur général
Karlsen Shipping Company Ltd
Halifax (N.-É.)

Florence Irwin
Associé, Canadian Annuity Quotations and Insurance Services Ltd
Bedford (N.-É.)

Michael J. Proude
Président
Association internationale des débardeurs Local 269
Dartmouth (N.-É.)

Officiers de la Société

Raymond V. Beck
Président du conseil

David F. Bellefontaine
Directeur général

Lorraine E. Brenton
Secrétaire de la Société

Richard T. Pentland
Directeur, Ingénierie

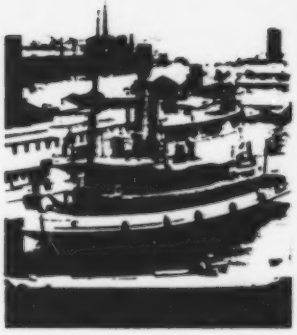
Dennis W. Creamer
Directeur, Finances et administration

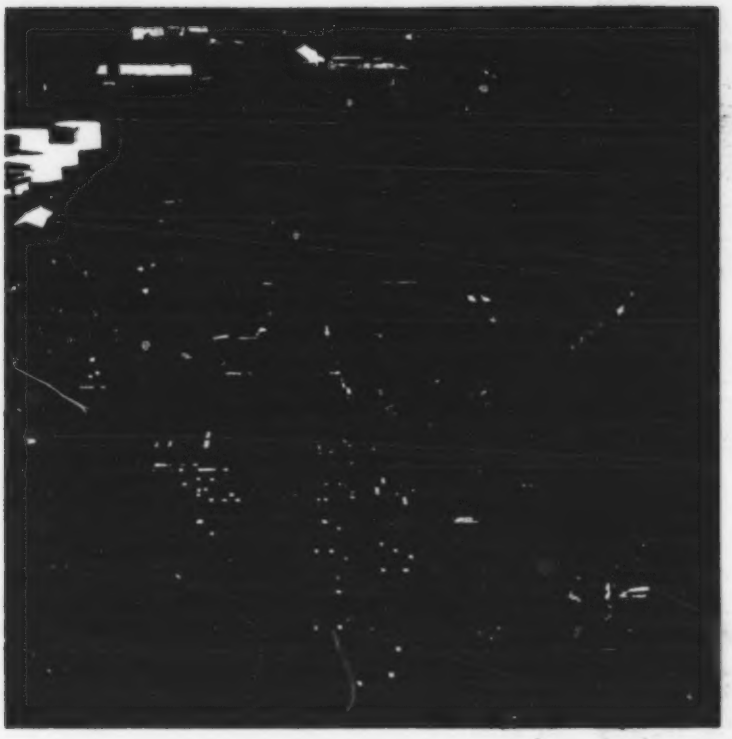
Robert A. Kaye
Directeur, Marketing

D. James Muzzin
Directeur, Personnel et relations industrielles

Capitaine Claude W. Ball
Directeur, Exploitation, Capitaine du port

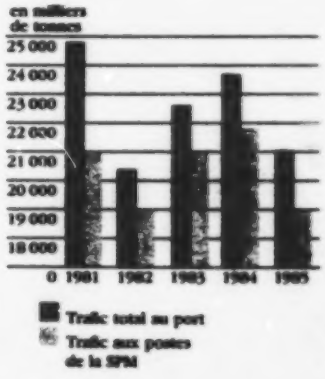
La Société du port de Montréal





Faits saillants du rendement

- Premier en importance au Canada en ce qui a trait au trafic des conteneurs, le port continue de manutentionner 50 % des marchandises conteneurisées
- Toujours au chapitre des marchandises conteneurisées, le port de Montréal est le troisième en importance, après New York et Baltimore, sur la côte est de l'Amérique du Nord
- 17 000 emplois sont reliés, directement ou indirectement au port, et ses activités se traduisent par des retombées économiques estimées à 750 millions $



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Ronald Corey

Dominic J. Taddeo

Du poste de traite qu'on y trouvait au 17e siècle, Montréal est devenu, au fil des années et du progrès, le port d'envergure qu'on connaît aujourd'hui, le premier en importance au Canada. Alors qu'il y a cinquante ans, on établissait les bases du réseau portuaire canadien, récemment restructuré sous le nom de Ports Canada, le port de Montréal a vécu, au cours de ce demi-siècle, certains événements de marque: en 1968, le port de Montréal manutentionnait le premier conteneur au Canada. Depuis le milieu des années 70, le port de Montréal vit une paix industrielle qui soulève l'admiration et fait peut-être même l'envie du monde maritime. L'année 1980 a vu s'établir au port une année record, grâce à une manutention totale de 24 900 000 tonnes. Par ces événements, le port de Montréal est heureux et fier de sa contribution personnelle au succès du réseau portuaire canadien.

Au cours de 1985, le port de Montréal a atteint de nouveaux sommets qui ne sont pas le fruit du hasard, mais bien le résultat d'efforts quotidiens. Par ailleurs, le port de Montréal a connu une baisse dans deux activités importantes, baisse sur laquelle le port lui-même ne pouvait exercer aucun contrôle: la manutention des céréales a diminué à la suite de deux maigres récoltes de grain consécutives, et celle du pétrole brut a chuté à la suite de l'élimination des subventions au transport du pétrole brut domestique.

Les revenus d'exploitation du port se sont chiffrés à 54,7 millions de dollars comparativement à 57,3 millions de dollars, l'année précédente. Par ailleurs, les frais d'exploitation et d'administration du port ont augmenté de moins de 4% en 1985 pour atteindre 47,9 millions de dollars, comparativement à 46,4 millions de dollars en 1984. Le résultat net d'exploitation du port de Montréal s'est établi à 6,8 millions de dollars en 1985, alors qu'il était de 10,9 millions de dollars l'année précédente. Le résultat net du port s'est chiffré à 19,8 millions de dollars en 1985, comparativement à 26,8 millions de dollars en 1984.

Cependant, l'augmentation ininterrompue du transport des conteneurs et, pour une sixième année consécutive, un bilan financier positif, confirment bien la vitalité du port de Montréal.

Résultats de trafic

L'an dernier à pareille date, le port de Montréal était justement fier d'avoir établi un nouveau record de manutention des marchandises générales en 1984. En 1985, il a battu son propre record grâce à une augmentation de 204 000 tonnes durant l'année. Les 5 400 000 tonnes de marchandises générales manutentionnées en 1985 représentent une augmentation de 3,9% comparativement à l'année précédente.

Autre sommet: la manutention des marchandises conteneurisées a atteint un chiffre record en 1985. En effet, le volume du trafic des marchandises conteneurisées a totalisé 4,4 millions de tonnes, par rapport à 4,1 millions de tonnes en 1984, une augmentation substantielle de 6,6%. Le nombre d'unités équivalentes à 20 pieds, ou EVP, est passé de 428 747 à 481 525.

Nous sommes particulièrement fiers de ce record vu l'importance économique et stratégique de ce genre d'activités qui font l'objet d'une vive concurrence entre les grands ports. Le transport de marchandises conteneurisées est de plus en plus répandu à travers le monde et le port de Montréal offre de nombreux avantages en ce domaine. Situé au carrefour d'importants réseaux ferroviaires et routiers, le port de Montréal offre également un service intermodal reconnu pour sa rentabilité. Tous ces facteurs assurent au port de Montréal le premier rang parmi les ports à conteneurs au Canada. À lui seul, le port de Montréal détient 50% du marché national des conteneurs. Dans l'est du pays, sa part du marché est d'environ 60%.

Le trafic des céréales, durement atteint par deux piètres récoltes successives en 1984 et 1985 qu'a ressenties le port de Montréal au niveau de l'exportation, a accusé une baisse de 1,2 million de tonnes, soit 20%, totalisant 4,6 millions de tonnes en 1985. Soulignons que, malgré tout, le port de Montréal a réussi à conserver sa part du marché dans ce secteur.

Au cours de 1985, la manutention des produits pétroliers s'est établie à 6 millions de tonnes, alors que l'année précédente elle atteignait 7,9 millions de tonnes. La diminution est donc de l'ordre de 24,1%.

Le programme de subventions au transport, consenties aux producteurs pétroliers canadiens, a été interrompu après trois ans d'existence. Les sorties domestiques de pétrole brut ont donc cessé à compter de juin 1985. Au cours des six premiers mois de l'année 1985, le port de Montréal a manutentionné 900 000 tonnes de pétrole comparativement à 2,6 millions de tonnes pour toute l'année 1984.

Le trafic total au port de Montréal a atteint 21,1 millions de tonnes en 1985, soit une diminution de 2,7 millions de tonnes ou 11,4% par rapport à 1984.

Perspectives

Nous croyons fermement que nous pouvons envisager l'avenir avec optimisme. Bien entendu, nous devons demeurer réalistes et tenir compte des facteurs indépendants de notre volonté qui continueront à influer sur le trafic de certaines marchandises au cours de 1986.

Ainsi, la mauvaise récolte céréalière de 1985 se fera encore sentir pendant les premiers six mois de cette année. Dans le secteur des pétroles, nous ne pourrons non plus compter sur les 900 000 tonnes manutentionnées au cours des premiers six mois de 1985.

La conteneurisation, c'est l'avenir du transport maritime. En termes de revenus et de création d'emplois, la manutention de marchandises conteneurisées est essentielle à la vitalité du port. Et, comme nous l'avons constaté, le port de Montréal tire très bien son épingle du jeu. La croissance du trafic de conteneurs, à l'intérieur des limites actuelles du port de Montréal, ne peut être assurée que par l'amélioration, voire même l'agrandissement des installations.

Nous prévoyons donc investir, d'ici 1990, quelque 170 millions de dollars qui seront répartis de la façon suivante: 80 millions de dollars pour l'agrandissement des terminaux à conteneurs et l'amélioration des autres installations de ce secteur. 30 millions de dollars sera consacré à la réfection des voies de chargement, ainsi qu'à la réfection et à l'expansion de l'ensemble du réseau qui constitue l'un des atouts les plus importants et l'élément essentiel à la croissance continue du trafic de conteneurs; 40 millions pour améliorer et moderniser nos élévateurs à grain et 20 millions pour les autres installations.

En terminant, nous aimerions remercier tous les employés du port de Montréal pour leur coopération exemplaire, ainsi que nos collègues de l'industrie maritime. La réussite du port de Montréal est d'abord et avant tout le fruit de tous les efforts, individuels et collectifs, investis dans le travail quotidien que nécessitent les activités portuaires.

Le président du conseil d'administration,

Le directeur général,

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Donald Mazankowski,
C.P., député,
Ministre des Transports

Nous avons vérifié les états des résultats, du déficit et de l'évolution de la situation financière de la Société du port de Montréal pour l'exercice clos le 31 décembre 1985 ainsi que son bilan à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement les résultats des opérations et l'évolution de la situation financière de la Société pour l'exercice clos le 31 décembre 1985 ainsi que sa situation financière à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Nous déclarons de plus que, à notre avis, les opérations de la Société qui ont été portées à notre connaissance au cours de notre vérification ont été effectuées, à tous égards d'importance, en conformité avec la Loi sur l'administration financière et ses règlements, la charte et les règlements administratifs de la Société et les instructions qui ont été données à la Société.

Samson Bélair

Comptables agréés

Montréal, Québec
Le 19 février 1986

Bilan au 31 décembre 1985

(en milliers de dollars)

Actif	1985	1984
À court terme		
Encaisse	298 $	644 $
Placements (note 4)	79 594	67 116
Débiteurs	10 003	9 469
Matériaux et fournitures	774	733
	90 669	77 962
À long terme		
Placements (note 4)	39 041	38 984
Débiteurs	552	578
	39 593	39 562
Immobilisations (note 5)	123 433	119 626
	253 695 $	237 150 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus (note 6)	9 022 $	9 277 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	2 851	5 496
	11 873	14 773
À long terme		
Avantages sociaux courus	5 207	5 277
Emprunts auprès du Canada (note 7)	238 869	239 208
	244 076	244 485
Avoir du Canada		
Capital d'apport	19 243	19 243
Déficit	(21 497)	(41 351)
	(2 254)	(22 108)
	253 695 $	237 150 $

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Ronald Corey

Le directeur général,

Dominic J. Taddeo

État des résultats

(en milliers de dollars)

pour l'exercice clos le 31 décembre 1985	1985	1984
Revenus de l'exploitation	54 729 $	57 325 $
Frais d'exploitation et d'administration	37 345	35 829
Amortissement	6 711	6 298
Subventions tenant lieu de taxes municipales	3 914	4 287
	47 970	46 414
Résultat net de l'exploitation	6 759	10 911
Revenus de placements	12 006	10 232
Frais d'intérêts	523	542
	11 483	9 690
Résultat net avant postes exceptionnel et extraordinaire	18 242	20 601
Ajustement de subventions tenant lieu de taxes municipales	1 612	
Résultat net avant poste extraordinaire	19 854	20 601
Gain net sur aliénation et dévaluation d'immobilisations		6 205
Résultat net de l'exercice	19 854 $	26 806 $

État du déficit

(en milliers de dollars)

pour l'exercice clos le 31 décembre 1985	1985	1984
Solde au début	41 351 $	68 157 $
Résultat net de l'exercice	19 854	26 806
Solde à la fin	21 497 $	41 351 $

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers de dollars)

pour l'exercice clos le 31 décembre 1985	1985	1984
Activités d'exploitation		
Résultat net avant poste extraordinaire	19 854 $	20 601 $
Éléments sans incidence sur les liquidités		
Amortissement	6 711	6 298
Autres	(63)	592
	26 502	27 491
Liquidités utilisées suite à la variation d'autres éléments du fonds de roulement (note 3)	(3 475)	(2 606)
	23 027	24 885
Activités de financement		
Remboursement des emprunts auprès du Canada	(339)	(319)
Activités d'investissement		
Réalisation de placements à long terme		275
Acquisition de placements à long terme	(57)	
Réalisation des débiteurs à long terme	26	445
Réalisation d'immobilisations		13 244
Acquisition d'immobilisations	(10 525)	(23 705)
	(10 556)	(9 741)
Augmentations des liquidités de l'exercice	12 132	14 825
Liquidités au début	67 760	52 935
Liquidités à la fin	79 892 $	67 760 $
Liquidités		
Encaisse	298 $	644 $
Placements (bons du trésor)	79 594	67 116
	79 892 $	67 760 $

Notes aux états financiers

pour l'exercice clos le 31 décembre 1985

1. Statut

La Société du port de Montréal (la Société) a été constituée par lettres patentes en vertu du paragraphe 6.2(1) de la Loi sur la Société canadienne des ports le 1er juillet 1983.

En vertu de l'article 6.5 de la même Loi, lorsqu'une société de port locale est constituée à l'égard d'un port, les droits, engagements et dettes de la Société canadienne des ports, relativement à ce port, sont dévolus à la société de port locale et l'administration de tous les biens et ouvrages, dans les limites de ce port, administrés par la Société canadienne des ports est réputée avoir été transférée à la société de port locale, en l'occurrence la Société.

2. Principales conventions comptables

a) Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont enregistrées au coût d'origine avec l'amortissement accumulé transféré de la Société canadienne des ports; les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire dès que le bien devient opérationnel et ce, pour l'année entière, à des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

b) Régime de pension

Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions représentent la responsabilité totale de la Société en cette matière et sont imputées aux dépenses d'exploitation de l'exercice courant.

c) Subventions tenant lieu de taxes municipales

Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont établies selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Toute régularisation subséquente est enregistrée aux comptes de l'exercice pendant lequel le montant final est remis.

d) Avantages sociaux

Chaque année, la Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatif qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou selon la politique de la Société.

3. Variations d'éléments du fonds de roulement

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Augmentation (diminution) des comptes débiteurs	534 $	(230)$
Augmentation (diminution) des matériaux et fournitures	41	(64)
Diminution des comptes créditeurs et frais courus	255	1 856
Diminution des subventions tenant lieu de taxes municipales	2 645	1 044
	3 475 $	2 606 $

4. Placements

Les fonds sont investis dans des titres directs et garantis par le gouvernement du Canada. Les placements sont indiqués au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance. Au 31 décembre 1985, la valeur du marché des placements à court terme est équivalente à leur coût amorti, celle des placements à long terme est de 43 881 239 $ (37 694 896 $ en 1984).

5. Immobilisations

(en milliers de dollars)

	Taux d'amortissement(%)	Coût	Amortissement accumulé	1985 Valeur nette	1984 Valeur nette
Terrains		18 060 $	— $	18 060 $	17 967 $
Dragage	2,5	15 325	11 538	3 787	4 052
Installations d'amarrage	2,5	58 946	36 059	22 887	23 472
Immeubles	2,5	61 070	27 652	33 418	33 676
Services publics	5	12 782	6 001	6 781	6 466
Routes et revêtement	2,5-10	27 453	8 759	18 694	14 279
Machinerie et matériel	5-20	41 473	26 848	14 625	16 573
Mobilier et matériel de bureau	20	893	645	248	220
		236 002	117 502	118 500	116 705
Travaux de construction en cours		4 933	—	4 933	2 921
		240 935 $	117 502 $	123 433 $	119 626 $

6. Créditeurs et frais courus

Les comptes créditeurs et frais courus comprennent des revenus reportés au montant de 792 840 $ (770 520 $ en 1984) ainsi que la tranche du passif à long terme échéant à moins d'un an au montant de 339 365 $ (319 403 $ en 1984).

7. Emprunts auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Emprunts, portant intérêt au taux de 6,25% avec un remboursement annuel de capital et intérêts réunis de 842 561 $ et échéant en l'an 2000	8 051 $	8 370 $
Moins: tranche échéant à moins d'un an	339	319
	7 712	8 051
Emprunts, sans intérêt et dont la date d'échéance est indéfinie	132 995	132 995
Intérêts courus sur emprunts n'étant pas dus ni payables	98 162	98 162
	238 869 $	239 208 $

Les versements de capital requis au cours des cinq prochains exercices sont de:

1986	339 365 $
1987	360 576 $
1988	383 112 $
1989	407 056 $
1990	432 497 $

8. Éventualités

Des réclamations totalisant environ 5 811 000 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès, garanties et de dommages supposément subis sur les propriétés de la Société et de diverses autres questions en litige et n'apparaissent pas dans les états financiers. Selon l'opinion de la Société, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun débours important.

9. Engagements

Les engagements contractuels estimés pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations sont d'environ 10 978 503 $.

10. Opérations entre apparentés

Dans le cadre de ses opérations, la Société effectue des opérations avec des apparentés, à savoir le gouvernement du Canada et ses organismes ainsi que d'autres sociétés d'État.

La Société perçoit principalement auprès des apparentés des revenus d'entreposage de grain et de droits de manoeuvre de chemin de fer. Les dépenses faites auprès des apparentés consistent surtout en frais d'administration.

11. Événement postérieur à la date du bilan

Certaines sociétés de la Couronne, à la demande du gouvernement du Canada, devront s'acquitter de contributions monétaires. Dans ce but, on a demandé au réseau portuaire canadien comprenant la Société canadienne des ports et les six (6) sociétés de port locales de contribuer une somme de 133 000 000 $, soit 83 000 000 $ le 31 mars 1986 et 50 000 000 $ le 30 juin 1986.

À son assemblée tenue le 19 février 1986, le Conseil d'administration de la Société du port de Montréal a adopté une résolution autorisant un déboursé de 33 018 000 $ au gouvernement du Canada, soit sa quote-part de la somme de 83 000 000 $ exigible le 31 mars 1986. Pour ce qui concerne le solde de la contribution totale de la Société du port de Montréal sur la somme de 50 000 000 $, le Conseil d'administration ne s'est pas encore prononcé là-dessus.

Au cours de l'exercice 1986, la décision sera prise d'imputer ces contributions au capital d'apport et/ou aux emprunts, sans intérêt, dont la date d'échéance est indéterminée.

Membres du conseil d'administration

Ronald Corey*
Président
Président, Club de hockey
Les Canadiens de Montréal
Président, Forum de Montréal Inc
Montréal (Québec)

Bernard J. Finestone*
Vice-président
Président, Abbey Finestone Inc
Westmount (Québec)

Rosaire Archambault
Président
Archambault Musique Inc
Montréal (Québec)

Roger Bishop
Membre, Local 375
Association internationale des débardeurs
Brossard (Québec)

André Gingras
Président
André Gingras et associés Inc
Westmount (Québec)

Yvon Lamarre
Président, Comité exécutif
Ville de Montréal
Montréal (Québec)

Arnold E. Masters
Président
Association des employeurs maritimes
Montréal (Québec)

* Membre du comité de direction

Officiers de la Société

Ronald Corey
Président du conseil

Dominic J. Taddeo
Directeur général

Roger Dubé
Directeur, Finances et administration

Capitaine Dea Hassib
Directeur, Exploitation

Pierre Legault
Directeur, Ressources humaines

Jean Mongeau
Secrétaire de la Société

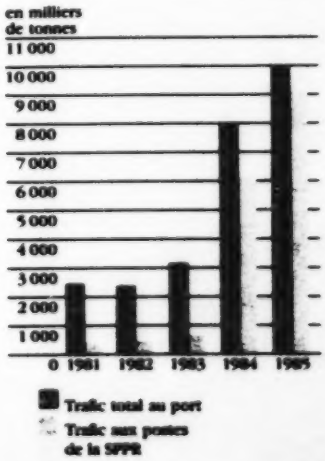
René Paradis
Directeur, Promotion et affaires publiques

Yvan Simard
Directeur, Planification et développement

La Société du port de Prince Rupert

Faits saillants du rendement

- Pour la première fois dans l'histoire du port, le volume de marchandises a excédé 10 millions de tonnes, s'établissant à 10 065 000 tonnes
- Prince Rupert est le deuxième port en importance sur la côte ouest du Canada en ce qui a trait au volume
- L'exploitation du nouveau terminal céréalier a débuté en avril 1985; le total des expéditions s'est chiffré à 865 000 tonnes
- Le trafic du charbon a augmenté de 38 % pour s'établir à 190 000 tonnes



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Allan T. Sheppard

Kenneth R. Krauter

Au nom du conseil d'administration, il nous fait plaisir d'annoncer que la Société du port de Prince Rupert a de nouveau connu des succès sans précédent. En 1985, le trafic et le rendement financier du port de Prince Rupert ont atteint de nouveaux records. Nous tenons à remercier de leur contribution précieuse nos employés, les utilisateurs du port et tous ceux qui oeuvrent dans l'industrie du transport maritime.

Au cours de la première année complète d'activité du port de Prince Rupert comme société de port locale, le volume des marchandises a atteint un niveau sans précédent de 10,1 millions de tonnes, ce qui représente une hausse de 24 % par rapport aux 8,1 millions de tonnes qui constituaient déjà un record en 1984. Les augmentations les plus importantes ont trait au charbon et au bois d'oeuvre.

Cette augmentation du trafic a eu un effet positif sur le bilan du port. Pour la première fois, les produits d'exploitation ont dépassé 10,6 millions de dollars, comparativement à 9,5 millions de dollars en 1984. Le résultat net d'exploitation s'élève à 1,5 million de dollars, une hausse de 142 % par rapport à l'année précédente. Il en résulte un bénéfice net de 2,2 millions de dollars, soit une augmentation de 0,9 million de dollars par rapport à 1984.

Les réalisations du port au cours des dernières années représentent l'accomplissement d'une vision qu'avait eue il y a 80 ans le mentor de Prince Rupert, Charles Hays. Principal promoteur et directeur général de la société Grand Trunk Pacific Railway, Charles Hays a vu dans Prince Rupert la porte du Canada vers l'Orient. Son optimisme se fondait sur la proximité de Prince Rupert et bon nombre de ports de l'Extrême-Orient, et sur la prévision que la ville deviendrait le port de transit du Pacifique pour les marchandises de l'Asie.

Charles Hays a amené avec lui sa vision dans le naufrage du Titanic en 1912, l'année même où Prince Rupert devenait un port public. Bien que le chemin de fer ait été terminé en 1914, le commerce prévu ne s'est pas concrétisé. Le premier produit d'exportation manutentionné par le port a été l'épinette de Sitka de premier choix pour la fabrication d'avions au cours de la Première Guerre mondiale. Un terminal céréalier de 1,5 million de boisseaux a été construit en 1926 mais est demeuré sous-utilisé jusqu'à tout récemment. Avant de subir des dommages considérables causés par un incendie en 1972, le quai Ocean servait à transporter de faibles quantités de produits de la forêt, du poisson et des mines.

Ce n'est qu'en 1973, un an après sa désignation comme port du Conseil des ports nationaux, que Prince Rupert a entrepris sa marche vers une destinée prévue depuis longtemps. Les travaux de construction de 25 millions de dollars relatifs au terminal Fairview ont débuté et, quatre ans plus tard, les installations modernes de manutention de marchandises générales servaient à charger le premier bateau. Depuis l'achèvement du terminal en 1977, le volume de marchandises manutentionnées n'a cessé d'augmenter, à un point tel que le terminal Fairview a presque atteint sa capacité.

La manutention de bois à ce terminal a atteint un niveau record de 666 326 tonnes en 1985, soit une augmentation de 15 % comparativement à 1984. Le bois représente le principal produit manutentionné, totalisant 496 823 tonnes (365 millions de PMP), une hausse de 27 % par rapport à 1984. D'autres marchandises ont été manutentionnées, notamment les grains de spécialité, qui ont chuté à 126 389 tonnes, soit une baisse de 4 %, et les concentrés de minéraux, qui sont passés à 40 957 tonnes, une baisse de 24 %.

En 1985, deux initiatives importantes ont été prises pour conserver et améliorer la position du port dans le commerce du bois d'exportation. La première a consisté à réduire les tarifs de manutention du bois entre 4 et 12 % et à simplifier la structure tarifaire de manière à améliorer la position concurrentielle de l'industrie du bois sur les marchés internationaux. La deuxième initiative a été l'adjudication d'un contrat pour une étude approfondie sur l'expansion des installations de manutention des marchandises générales. Le Conseil prévoit prendre une décision en 1986 en ce qui concerne l'expansion du terminal.

Mais l'achèvement des deux terminaux de l'île Ridley a constitué l'élément clé de la réalisation du rêve de Charles Hays.

En avril 1985, a débuté l'exploitation de l'élévateur moderne de 275 millions de dollars de Prince Rupert Grain Limited. Même si les exportations de grains ont accusé une baisse de 22 % par rapport à 1984, on prévoit que les expéditions passent par le terminal augmenteront pour se rapprocher éventuellement de la capacité de manutention de 3,5 millions de tonnes du terminal. Nous sommes heureux de souligner que ce terminal établit actuellement de nouveaux records sur la côte ouest pour ce qui est du déchargement des wagons et du chargement des navires.

Les exportations de charbon par Ridley Terminals Inc. ont représenté une part importante du volume total de marchandises acheminées par le port. Les expéditions ont atteint 7,2 millions de tonnes en 1985, ce qui marque une hausse de 38 % par rapport à l'année précédente. De plus, la première expédition d'anthracite a été effectuée par ce terminal en 1985 en vue de vérifier les conditions du marché coréen pour ce produit du nord-est de la Colombie-Britannique.

Les exportations de pâte kraft en provenance de l'usine de pâte de la Westar Timber Limited sur l'île Watson ont augmenté de 31 %, pour atteindre 315 076 tonnes. Les exportations de billes brutes ont enregistré une hausse de 4 % cent s'élevant à 436 960 tonnes. Bien que le nombre de passagers des navires de croisière soit demeuré stable, le port a franchi une étape importante en ce qui concerne l'industrie du tourisme en devenant le port d'attache pour l'exploitation d'un service de croisières hebdomadaires en Alaska au cours de l'été.

Nous sommes extrêmement heureux que le secteur privé continue de partager notre optimisme en ce qui a trait à l'avenir du port. Au cours de l'année écoulée, un premier transporteur de vrac a ouvert des bureaux à Prince Rupert et une troisième grande entreprise de débardage de la Colombie-Britannique s'est installée dans la ville. Il ne fait aucun doute que la croissance du port continuera d'avoir des répercussions positives sur l'économie régionale, à mesure que l'industrie maritime profite des nouvelles occasions qui se présentent.

En 1985, le port a célébré les réalisations d'un pionnier des temps modernes. Joe Scott Sr. a pris sa retraite comme président du conseil d'administration, après avoir été pendant vingt ans l'un des principaux instigateurs du développement du port à Prince Rupert. Le Conseil profite de l'occasion pour remercier très sincèrement Joe du dévouement dont il a fait preuve et du travail gigantesque qu'il a accompli pendant toutes ces années.

Le président du conseil d'administration,

A.T. Sheppard

Le directeur général,

K.R. Krauter

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Donald Mazankowski,
C.P., député,
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Prince Rupert au 31 décembre 1985 ainsi que les états des résultats et déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1985, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date, selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de la période précédente.

En outre, à notre avis, les opérations de la Société sur lesquelles nous nous sommes penchés au cours de notre vérification des états financiers étaient, à tous égards d'importance, en conformité avec la Loi sur l'administration financière et les règlements, la Loi sur la Société canadienne des ports ainsi qu'avec les lettres patentes et les statuts de la Société.

Thorne Riddell

Comptables agréés

Vancouver, Colombie-Britannique
Le 6 février 1986

Bilan au 31 décembre 1985

Actif	1985	1984
À court terme		
Encaisse	87 341 $	61 970 $
Investissements (note 3)	7 202 309	5 840 910
Débiteurs	630 199	611 315
Somme à recevoir du Canada	—	82 839
Matières et fournitures	88 092	73 470
	8 007 941	6 670 504
Immobilisations (note 4)	73 214 955	72 919 342
	81 222 896 $	79 589 846 $

Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	382 346 $	616 615 $
Somme à payer au Canada	249 190	—
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	495 821	963 822
Produits reportés	229 263	343 941
	1 356 620	1 924 378
Dette à long terme		
Prêts du Canada (note 5)	38 110 991	38 110 991
Apport du Canada, à rembourser (note 6)	49 511 864	49 511 928
	87 622 855	87 622 919

Avoir du Canada		
Capital d'apport	678 275	678 275
Déficit	8 434 854	10 635 726
	(7 756 579)	(9 957 451)
	81 222 896 $	79 589 846 $

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

A. T. Sheppard

Allan T. Sheppard

Le directeur général,

K. R. Krauter

Kenneth R. Krauter

Résultats et déficit	Exercice clos le 31 décembre	Sept mois arrêtés au 31 décembre
	1985	1984
Produits d'exploitation	**10 622 368 $**	5 903 491 $
Charges		
Exploitation et administration	**7 771 561**	4 547 456
Amortissement	**918 496**	488 843
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	**27 661**	164 831
	8 717 718	5 201 130
Bénéfice d'exploitation	**1 904 650**	702 361
Intérêts créditeurs	**655 246**	400 579
Perte sur l'aliénation d'immobilisations	**(359 024)**	(64 772)
Bénéfice net	**2 200 872**	1 038 168
Déficit au début de la période	**10 635 726**	11 673 894
Déficit à la fin de la période	**8 434 854 $**	10 635 726 $

Évolution de la situation financière	Exercice clos le 31 décembre	Sept mois arrêtés au 31 décembre
	1985	1984
Valeurs disponibles provenant de (utilisées pour) l'exploitation		
Bénéfice net	**2 200 872 $**	1 038 168 $
Éléments n'influant pas sur les fonds		
Amortissement	**918 496**	488 843
Perte sur la vente d'immobilisations	**359 024**	64 772
Liquidités provenant du (utilisées pour le) fonds de roulement d'exploitation	**(850 454)**	650 475
	2 627 938	2 242 258
Valeurs disponibles provenant des (utilisées pour les) activités de financement		
Subventions pour l'acquisition d'immobilisations (montant net)	**331 965**	(1 302 473)
Valeurs disponibles provenant des (utilisées pour les) activités d'investissement		
Produit de la vente d'immobilisations	**232**	37 000
Acquisition d'immobilisations (déduction faite des subventions pour l'acquisition d'immobilisations)	**(1 573 365)**	(618 884)
	(1 573 133)	(581 884)
Augmentation de l'encaisse et des investissements	**1 386 770**	357 901
Encaisse et investissements au début de la période	**5 902 880**	5 544 979
Encaisse et investissements à la fin de la période	**7 289 650 $**	5 902 880 $

Notes afférentes aux états financiers

exercice clos le 31 décembre 1985

1. Société de port locale

La Société du port de Prince Rupert (« la Société ») a été créée en date du 1er juin 1984 en tant que société de port locale conformément à la Loi sur la Société canadienne des ports (« la Loi »). La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

Le 1er juin 1984, en vertu de la Loi, tous les éléments d'actif et de passif de la Société canadienne des ports se rapportant au port de Prince Rupert ont été transférés à la Société à leur valeur comptable, telle qu'elle avait été inscrite par la Société canadienne des ports. Le passif net pris en charge a été comptabilisé comme un capital d'apport s'élevant à 678 275 $ et un déficit de 11 673 894 $. Par conséquent, les états financiers sont dressés comme si la Société du port de Prince Rupert avait exploité ces installations depuis leur mise sur pied.

2. Principales conventions comptables

a) Investissements

Les investissements, qui sont des titres directs et garantis du Canada, sont présentés à la fraction non amortie du coût. Les primes ou escomptes sont amortis sur les diverses périodes jusqu'à échéance.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant. Les subventions en vue des projets en immobilisations reçues du Canada et de tiers sont déduites du prix coûtant des immobilisations s'y rapportant.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire pour l'exercice entier, à partir de l'exercice où le bien devient opérationnel, en utilisant des taux fondés sur la durée d'utilisation prévue des biens.

c) Charges de retraite

Tous les employés permanents de la Société sont couverts par le Régime de pension de la Fonction publique qu'administre le Canada. Les cotisations au régime doivent être faites et par les employés et par la Société. Les cotisations annuelles représentent la dette de la Société au titre des pensions et sont comptabilisées dans l'exercice où elles sont versées.

d) Subventions tenant lieu d'impôts fonciers

La charge pour les subventions tenant lieu d'impôts fonciers est fondée sur des évaluations municipales estimatives redressées en vertu de la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions sont versées après la vérification des montants par la Division des subventions aux municipalités des Travaux publics Canada. Tout redressement effectué une fois la vérification terminée est porté aux comptes dans l'année du règlement.

e) Avantages sociaux

La Société accumule annuellement dans ses comptes la dette estimative au titre des indemnités de départ, des vacances et des congés compensatoires pour heures supplémentaires payables à ses employés au cours d'exercices à venir.

3. Investissements

	1985	1984
Fraction non amortie du coût	**7 202 309 $**	5 840 910 $
Valeur marchande	**7 188 651 $**	5 857 165 $

4. Immobilisations

a) Résumé

	Taux d'amortissement(%)	Prix coûtant	Amortissement cumulé	1985 Montant net	1984 Montant net
Terrains		**60 159 561 $**	**— $**	**60 159 561 $**	60 090 585 $
Dragage	**2,5-6,7**	**5 177**	**1 036**	**4 141**	4 271
Structures des postes de mouillage	**2,5-10**	**8 562 554**	**2 167 089**	**6 395 465**	6 663 925
Bâtiments	**2,5-10**	**2 348 687**	**263 564**	**2 085 123**	1 776 546
Appareils de service	**3,3-10**	**2 609 710**	**965 891**	**1 643 819**	1 747 729
Routes et revêtements	**2,5-10**	**3 581 379**	**1 340 695**	**2 240 684**	1 775 555
Matériel et outillage	**5-10**	**1 699 805**	**1 072 702**	**627 103**	796 985
Mobilier et matériel de bureau	**20**	**122 714**	**63 655**	**59 059**	63 746
		79 089 587 $	**5 874 632 $**	**73 214 955 $**	72 919 342 $

b) Subventions pour l'acquisition d'immobilisations

Au cours de 1985, la Société a reçu une subvention pour l'acquisition d'immobilisations de 244 968 $ (652 007 $ pour les sept mois arrêtés au 31 décembre 1984) de la province de l'Alberta.

5. Prêts du Canada

	1985	1984
Prêts sans intérêt, sans date d'échéance précise	**27 084 979 $**	27 084 979 $
Intérêts courus sur des prêts à rembourser mais non échus	**11 026 012**	11 026 012
	38 110 991 $	38 110 991 $

6. Apport du Canada, à rembourser

Un montant d'apport à rembourser de 50 400 000 $ a été approuvé en vue de la construction de l'infrastructure des installations d'arrivée de charbon à Ridley Island. Le montant total de l'apport reçu ou à recevoir était de 49 511 864 $ au 31 décembre 1985.

L'apport total à rembourser est sans intérêt jusqu'au 1er avril 1989, et, par la suite, porte intérêt à un taux d'environ 13,9%.

Le capital et l'intérêt sur la somme de 48 300 000 $ au titre de l'apport sont remboursables sur une période de 20 ans, à compter du 1er avril 1989, sous réserve des produits reçus d'une surtaxe directe sur la consommation de charbon. Le solde de 1 211 864 $ est remboursable en paiements fixes de capital et d'intérêts réunis sur une période de 20 ans, à compter du 1er avril 1989.

7. Opérations entre apparentés

a) Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 1985, la Société a reçu des produits de 1 250 370 $ (580 302 $ pour les sept mois arrêtés au 31 décembre 1984) de Ridley Terminals Inc., une société dans laquelle la Société canadienne des ports a un investissement important. Au 31 décembre 1985, les débiteurs comprennent une somme de 186 760 $ (225 723 $ en 1984) à recevoir de Ridley Terminals Inc.

b) Au cours de l'exercice, la Société a versé la somme de 521 297 $ (245 943 $ pour les sept mois arrêtés au 31 décembre 1984) à la Société canadienne des ports au titre de sa quote-part des charges du siège social de cette société.

8. Chiffres donnés à des fins de comparaison

Certains chiffres donnés à des fins de comparaison ont été réagencés afin d'être conformes à la présentation adoptée pour l'exercice.

Membres du conseil d'administration

Allan T. Sheppard*
Président
Propriétaire et directeur
Port Edward Marine Services
Prince Rupert (C.-B.)

William B. Hick*
Vice-président
Docteur en médecine
Prince Rupert (C.-B.)

John T. Payne*/**
Directeur général
Universal Stores Inc.
Prince Rupert (C.-B.)

Michael Z. Florian**
Directeur général
Prince Rupert Fishermen's Co-op Assoc.
Prince Rupert (C.-B.)

John D. McNish**
Directeur
Credit Bureau of Prince Rupert
Prince Rupert (C.-B.)

Dolores D. MacIntosh
Directeur, Biens immobiliers
Prince Rupert (C.-B.)

Donald Seidel
Directeur
Prince Rupert Motors Ltd.
Prince Rupert (C.-B.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité de vérification

Officiers de la Société

Allan T. Sheppard
Président du conseil

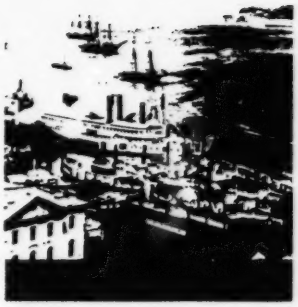
Kenneth R. Krauter
Directeur général

R. Adam McBride
Directeur, Finances et administration

Brian L. Denton
Directeur, Ingénierie et entretien

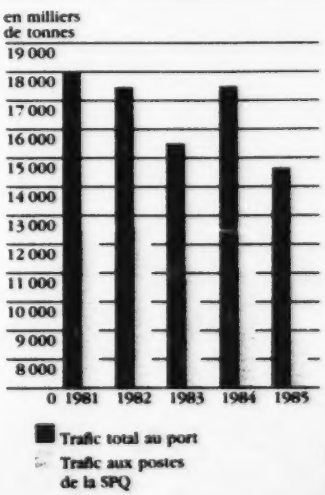
Michael Gray
Directeur, Exploitation, Capitaine du port

La Société du port de Québec



Faits saillants du rendement

- Le tonnage des concentrés de minerais a presque doublé en 1985
- La construction d'un hangar à marchandises générales de 11 200 m^2 dans le secteur de l'Estuaire permet au port de mieux servir les expéditeurs de ce type de marchandises
- La société Gagnon et Boucher a investi 1 000 000 $ pour l'agrandissement de son centre de distribution de grains de provende à l'Anse au Foulon



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Ross Gaudreault

Jean-Michel Tessier

Le conseil d'administration et la direction sont heureux de présenter le rapport annuel de la Société du port de Québec. Véritable patrimoine maritime du Canada de par son rôle dans l'exploration, la colonisation et l'essor commercial du pays depuis le début du 17e siècle, le port de Québec est fier de sa contribution au réseau portuaire national.

Le port de Québec a été témoin de nombreux événements importants en 1985. Suite à la nomination du nouveau conseil d'administration par le ministre des Transports, le 6 juillet 1985, la Société a procédé à l'évaluation de ses objectifs, soulignant son engagement à fournir le service de transport le plus efficace possible tout en visant une rentabilité accrue à l'aide d'une saine gestion, appuyée de techniques de budget à base zéro. La Société a également décidé d'accroître ses activités de marketing, d'améliorer ses services aux clients et d'élargir son rôle de leadership économique au sein de la communauté régionale.

Ces préoccupations précisent la ferme volonté de l'administration de réaliser tout le potentiel maritime de Québec, port de mer en eau profonde situé à la convergence des navigations océanique et fluviale reliant les centres de production industriels et agricoles de l'Amérique du Nord aux marchés internationaux.

Centre d'importation, d'exportation et de transbordement polyvalent, l'essor commercial du port de Québec se poursuivra grâce à sa situation géographique, son intermodalité et son ouverture à la navigation à longueur d'année.

Faits saillants de l'exercice financier

Un bref survol des résultats financiers pour l'exercice de 1985 démontre des revenus d'exploitation de 9,4 millions de dollars, un bénéfice net de 3,8 millions de dollars et des dépenses en immobilisations de 5,4 millions de dollars.

Analyse des tonnages

Le port de Québec a démontré en 1985 la grande compétitivité de ses services de transbordement de vracs solides, enregistrant une augmentation de presque 100% dans la manutention des minerais concentrés.Ce trafic est passé de 1 260 000 tonnes en 1984 à 2 212 000 tonnes en 1985. Dans le but d'accroître la capacité de manutention des vracs solides et d'offrir un meilleur service pour la réception simultanée de navires, on a ajouté une cinquième grue au terminal à vracs solides à Beauport. Cette installation qui dispose de 465 mètres de postes à quai peut dorénavant charger 3 100 tonnes de minerais à l'heure.

À l'image des autres ports du réseau de transbordement du Saint-Laurent, le port de Québec a subi les contrecoups d'une baisse importante dans l'exportation de céréales, bien qu'il ait maintenu sa position de chef de file dans l'Est du Canada pour la manutention de ce produit. On a transité 5 106 000 tonnes de céréales en 1985, par rapport à 8 084 000 tonnes l'année précédente. Les mauvaises récoltes dans l'Ouest canadien et la faiblesse des marchés internationaux ont donc très sérieusement nui à cette activité, facteur déterminant dans la baisse du tonnage global au port de Québec, soit 14 712 000 tonnes de marchandises manutentionnées en 1985, comparativement à 17 723 000 tonnes en 1984.

Malgré cette conjoncture plutôt difficile, les installations intermodales pour le déchargement des céréales aux silos exploités par Bunge du Canada Ltée ont de nouveau fait leurs preuves au moment de la réception de huit trains-blocs de près de 100 wagons chacun, suite à la fermeture de la Voie maritime. La Commission canadienne du blé a utilisé ce moyen de transport pour livrer des céréales aux navires en attente sur le Saint-Laurent. Également au chapitre des céréales, Gagnon et Boucher, une filiale de Cargill Ltée, a investi 1 million de dollars pour agrandir son centre de distribution de grains de provende. La construction de trois nouveaux silos porte la capacité d'entreposage du terminal à 48 600 tonnes, permettant à l'entreprise de garantir aux fabricants d'aliments pour animaux et aux producteurs de bétail du Québec la disponibilité de toutes les catégories de grains de provende pendant toute l'année.

Le trafic des vracs liquides et des marchandises générales s'est maintenu à un niveau comparable aux tonnages de 1984. On a manutentionné 6 191 000 tonnes de vracs liquides en 1985, par rapport à 6 921 000 tonnes l'année précédente. L'expédition des marchandises générales, dont une grande variété de cargaisons telles les produits laitiers et forestiers, a baissé sous l'impact négatif de marchés internationaux faibles. La manutention de ce type de marchandises s'est chiffrée à 438 000 tonnes en 1985, comparativement au trafic de 569 000 tonnes enregistré en 1984.

Afin de mieux servir les expéditeurs de marchandises générales, le port de Québec a investi 4 millions de dollars dans la construction d'un nouveau hangar de 11 200 m^2, situé au secteur de l'Estuaire. Il s'agit de la plus importante dépense en immobilisations de 1985. Première phase dans l'aménagement d'un nouveau terminal multi-usagers qui pourra accueillir cinq navires en même temps, cette installation offre de nombreux atouts, permettant, entre autres, une manutention plus efficace de marchandises en hiver.

Les perspectives pour 1986

L'administration portuaire évalue les perspectives en matière de tonnage pour 1986 avec un certain optimisme. Ayant réalisé l'acquisition du réseau de stations-services de l'Est du pays appartenant à Gulf Canada, Ultramar Canada intensifiera la production de sa raffinerie de Saint-Romuald, près de Québec. Le volume des produits pétroliers manutentionnés au port de Québec pourrait ainsi augmenter de 3 millions de tonnes annuellement. Le trafic des céréales devrait également augmenter en 1986, tandis que le volume des autres vracs solides demeurera stable.

Le port de Québec relèvera de nombreux défis en 1986 et au cours des années à venir. L'administration se joindra à l'ensemble des entreprises portuaires pour réaliser le plein potentiel d'un grand centre maritime qui occupe une place importante dans l'histoire du Canada, tout en poursuivant sa contribution à l'essor du commerce international de notre pays.

Le conseil d'administration et la direction de la Société du port de Québec désirent vivement remercier les employés du port, ses clients et tous ceux participant de près ou de loin à ses activités, de leur contribution aux réalisations du port de Québec en 1985.

Le président du conseil d'administration,

Le directeur général,

Rapport des vérificateurs

À l'honorable Donald Mazankowski,
C.P., député,
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Québec au 31 décembre 1985 ainsi que les états des résultats et du déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière du port au 31 décembre 1985 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Loi sur l'administration financière et ses règlements, la Loi sur la Société canadienne des ports et les lettres patentes et les règlements de la Société.

Thorne Riddell

Comptables agréés

Québec, Québec
Le 20 février 1986

Bilan au 31 décembre 1985

Actif	1985	1984
À court terme		
Encaisse	**275 356 $**	288 267 $
Placements (note 3)	**33 109 060**	30 205 593
Débiteurs	**3 256 021**	5 479 237
Matériaux et fournitures	**60 373**	62 986
	36 700 810	36 036 083
Placements (note 3)	**6 597 511**	6 571 166
	43 298 321	42 607 249
Immobilisations (note 4)	**44 692 982**	41 031 689
	87 991 303 $	83 638 938 $

Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	**2 486 742 $**	2 059 188 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**502 000**	456 450
Revenus reportés	**731 068**	710 067
	3 719 810	3 225 705
À long terme		
Avantages sociaux courus	**791 000**	739 700
	4 510 810	3 965 405

Avoir du Canada		
Capital d'apport	**107 251 631**	107 251 631
Déficit	**23 771 138**	27 578 098
	83 480 493	79 673 533
	87 991 303 $	83 638 938 $

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Ross Gaudreault

Le directeur général,

Jean-Michel Tessier

Résultats et déficit	Exercice clos le 31 décembre	Sept mois arrêtés au 31 décembre
	1985	1984
Produits d'exploitation	**9 405 701 $**	8 509 154 $
Charges		
Frais d'exploitation et d'administration	**7 159 073**	4 381 969
Amortissement des immobilisations	**1 721 120**	1 097 127
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**1 016 136**	586 749
	9 896 329	6 065 845
Résultat (déficitaire) net d'exploitation	**(490 628)**	2 443 309
Autre revenu		
Revenu de placements	**4 297 588**	2 458 436
Résultat net	**3 806 960**	4 901 745
Déficit au début de l'exercice	**27 578 098**	32 479 843
Déficit à la fin de l'exercice	**23 771 138 $**	27 578 098 $

Évolution de la situation financière	Exercice clos le 31 décembre	Sept mois arrêtés au 31 décembre
	1985	1984
Provenance (affectation) de l'encaisse		
Exploitation		
Résultat net	**3 806 960 $**	4 901 745 $
Postes n'affectant pas l'encaisse		
Amortissement de l'escompte sur les obligations du Canada	**(26 345)**	(15 359)
Amortissement des immobilisations	**1 721 120**	1 097 127
(Gain) perte sur disposition d'immobilisations	**(46 947)**	4 586
Avantages sociaux courus	**51 300**	(116 500)
Variation dans les éléments du fonds de roulement excluant l'encaisse	**2 719 934**	(4 130 393)
	8 226 022	1 741 206
Investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**5 384 700**	2 703 926
Produit de la vente d'immobilisations	**(49 234)**	(1 751)
	5 335 466	2 702 175
Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements à court terme	**2 890 556**	(960 969)
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	**30 493 860**	31 454 829
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	**33 384 416 $**	30 493 860 $

Notes afférentes aux états financiers

au 31 décembre 1985

1. Incorporation

La Société du port de Québec a été constituée en vertu du paragraphe 6.2(1) de la Loi sur la Société canadienne des ports en date du 1er juin 1984.

2. Énoncé des principales conventions comptables

a) Placements

Les placements sont des titres directs et garantis par le Canada. Ils sont comptabilisés au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées du Canada à la Société et qui sont enregistrées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions pour les projets d'immobilisations reçues du Canada et de tierces parties sont créditées directement au coût du bien correspondant.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, en utilisant les taux annuels suivants:

Dragage	2,5 - 6,7%
Installations d'amarrage	2,5 - 10%
Bâtiments	2,5 - 10%
Services publics	3,3 - 10%
Routes et surfaces	2,5 - 10%
Machinerie et matériel	5 - 100%
Mobilier et matériel de bureau	20%

c) Coûts du régime de retraite

Le régime de pension de retraite de la fonction publique, administré par le Canada, couvre tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions annuelles représentent la responsabilité de la Société en cette matière et sont imputées aux frais d'exploitation de l'exercice courant.

d) Assurances

La Société du port de Québec assume toute responsabilité quant aux demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les frais qui peuvent découler de cette responsabilité sont imputés dans l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

e) Subventions tenant lieu de taxes municipales

Les frais de subventions tenant lieu de taxes municipales sont établis selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Toute régularisation subséquente est enregistrée dans les comptes de l'exercice au cours duquel le montant final est remis.

f) Avantages sociaux

Chaque année, la Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatifs qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives de travail ou selon la politique de la Société.

3. Placements

Les placements, lesquels sont des titres directs et garantis par le Canada, s'élèvent à:

	1985		1984	
	Coût	**Valeur marchande**	Coût	Valeur marchande
À court terme	**33 109 060 $**	**33 101 895 $**	30 205 593 $	30 341 504 $
À long terme	**6 597 511 $**	**7 387 483 $**	6 571 166 $	6 468 502 $

4. Immobilisations

a) Sommaire

			1985	1984
	Prix coûtant	**Amortissement accumulé**	**Montant net**	Montant net
Terrains	**11 043 597 $**	**— $**	**11 043 597 $**	11 043 602 $
Dragage	**4 561 341**	**3 867 125**	**694 216**	722 277
Installations d'amarrage	**22 167 990**	**15 463 013**	**6 704 977**	6 713 975
Bâtiments	**28 693 605**	**12 123 430**	**16 570 175**	17 110 342
Services publics	**3 399 155**	**1 749 632**	**1 649 523**	1 514 494
Routes et surfaces	**5 847 726**	**2 473 865**	**3 373 861**	3 070 326
Machinerie et matériel	**501 590**	**362 788**	**138 802**	30 963
Mobilier et matétiel de bureau	**333 040**	**164 290**	**168 750**	88 517
Projets en cours de construction	**4 349 081**	**—**	**4 349 081**	737 193
	80 897 125 $	**36 204 143 $**	**44 692 982 $**	41 031 689 $

b) Engagements pour dépenses en immobilisations

Au 31 décembre 1985, les engagements contractuels pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations s'élèvent à 533 700 $. La Société prévoit débourser ce montant au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 1986.

5. Éventualités

Des réclamations totalisant environ 5 600 000 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages supposément subis sur les propriétés de la Société et de diverses autres questions en litige. Ces montants n'apparaissent pas dans les états financiers. De l'avis de la Société, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun déboursé important.

6. Événement postérieur à la date du bilan

Le Canada a demandé des contributions en espèces à diverses sociétés d'état. Dans le cadre de cet exercice de recouvrement des liquidités, une contribution de 133 000 000 $ a été demandée à la Société canadienne des ports, laquelle comprend les six sociétés de ports locales. De cette contribution, la somme de 83 000 000 $ doit être versée avant le 31 mars 1986 et 50 000 000 $ avant le 30 juin 1986.

À sa réunion du 17 février 1986, le Conseil d'administration de la Société a résolu de verser au Canada la somme de 13 881 092 $. Cette somme représente la portion de la contribution de 83 000 000 $ demandée avant le 31 mars 1986 qui est attribuable à la Société. La portion de la Société dans la contribution de 50 000 000 $ demandée pour le 30 juin 1986 n'a pas encore été considérée par le Conseil d'administration.

Membres du conseil d'administration

Ross Gaudreault*
Président
Directeur général, Les Pétroles Irving Inc., Province de Québec
Sillery (Québec)

L'honorable Jean Marchand*
Vice président
Québec (Québec)

Denise Rancourt-Bélanger
Avocate
Lévis (Québec)

Yvon Dolbec
Président, Y. Dolbec Logistique International Inc.
Sainte Foy (Québec)

Claude Gagné
Représentant des ventes
Toshiba du Canada Ltée
Vanier (Québec)

Raymond Stuart McBain*
Président, Ver Mac Inc.
Sainte Foy (Québec)

Roméo Savard
Contremaître, Association internationale des débardeurs
Québec (Québec)

Officiers de la Société

Ross Gaudreault
Président du conseil

Jean-Michel Tessier*
Directeur général

Gary Q. Ouellet*
Secrétaire de la Société

Louis-Philippe Cormier
Adjoint exécutif et secrétaire adjoint

Gérard Laroche
Directeur, Affaires commerciales et marketing

Yvon Bureau
Directeur, Services administratifs et ressources humaines

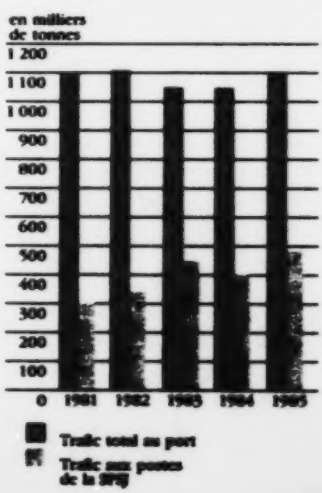
Serge Tremblay
Directeur, Services portuaires

* Membre du comité de direction

La Société du port de St. John's

Faits saillants du rendement

- Le total du tonnage s'est établi à 480 000 tonnes, une hausse par rapport aux 420 000 tonnes enregistrées en 1984
- Le volume des marchandises conteneurisées s'est chiffré à 270 000 tonnes comparativement à 245 000 tonnes l'année précédente
- 1 490 navires ont fait escale au port cette année, une hausse comparativement à 1 471 en 1984



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Fred Milley

David Fox

Le 1er juin 1985, les lettres patentes créant officiellement la Société du port de St. John's ont été présentées au conseil d'administration par l'honorable John C. Crosbie, ministre de la Justice, au nom de l'honorable Donald Mazankowski, ministre des Transports. Le conseil d'administration a également eu le plaisir d'accueillir l'honorable A.R. Huntington, président du conseil d'administration de la Société canadienne des ports, et d'entendre un aperçu des responsabilités et objectifs de la Société.

La Société du port de St. John's a tenu, au nom de la Société canadienne des ports, à remercier les anciennes autorités portuaires pour leur contribution à l'exploitation du port et également pour les efforts qu'elles ont déployés en vue de la création du port de St. John's comme société de port locale.

La grande marge d'autonomie dont jouit le port s'inscrit dans les lignes directrices de la nouvelle politique des ports qui a été établie en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports. Le conseil d'administration considère le port comme un instrument efficace pour administrer les besoins commerciaux du Canada sur les plans national, international et régional, et comme un moyen important d'appuyer les objectifs sociaux et économiques locaux du gouvernement.

Les importantes décisions qui ont été prises en vue de l'amélioration constante du terminal Main pour qu'il puisse manutentionner le trafic ro-ro et le trafic de marchandises générales reflètent le désir et la volonté du conseil d'administration d'améliorer l'infrastructure du port et d'assurer de façon très efficace le déplacement des biens et services par le port et les 22 collectivités qui entourent la ville de St. John's.

La phase I des travaux d'amélioration de 3,1 millions de dollars du terminal Main s'est poursuivie et, à la fin de l'année, un réseau de distribution électrique et d'éclairage de 1,9 million de dollars était presque terminé. Ce projet contribuera grandement à améliorer l'exploitation du terminal. Le système de distribution d'eau du terminal a également été rénové au cours de l'année afin de satisfaire aux règlements et aux normes en matière d'incendie et de sécurité. Il permet aussi de mieux répondre aux besoins en eau des navires qui utilisent le terminal.

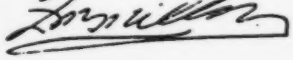
Par ailleurs, le port a retenu les services d'une firme d'ingénieurs-conseils pour dresser les plans de la phase II des travaux d'amélioration, d'une valeur estimative de 6 à 8 millions de dollars, qui consiste à refaire le revêtement du terminal Main. La Société espère que ce projet pourra débuter en 1986.

Sur le plan des finances et de l'exploitation, l'année 1985 a été la meilleure que le port a connue depuis qu'il s'est joint à la Société canadienne des ports, le 1er janvier 1965. Les produits d'exploitation ont totalisé 2,4 millions de dollars, soit 10 % de plus qu'en 1984; les dépenses contrôlables ont été ramenées à 1,1 million de dollars, 15 % de moins qu'en 1984; le résultat net d'exploitation est passé à 1,2 million de dollars, ce qui constitue une augmentation de 45 % par rapport à 1984; le volume total de marchandises manutentionnées a dépassé, pour la septième année consécutive, le cap du million de tonnes, pour totaliser 1,1 million de tonnes; et les installations du port ont vu passer 480 000 tonnes de marchandises générales, soit 10 % de plus qu'en 1984. D'autres résultats du port pour l'année ont été également satisfaisants, marquant une amélioration par rapport à 1984. Le nombre de navires qui ont mouillé au port a augmenté légèrement par rapport à l'année précédente, même si l'exploration pétrolière off-shore a légèrement diminué. On ne s'attend pas que cette exploitation augmente au cours de 1986, car on mettra davantage l'accent sur la préparation du champ pétrolier Hibernia en vue de la production et du raffinage. Tout indique que cinq puits seront commencés en 1986, comparativement à 12 puits et à 11 puits au cours des deux années précédentes. On prévoit également entreprendre en 1986 la conception et la production, dans la région de l'Avalon, d'un système de production à plate-forme fixe, qui devrait avoir des répercussions favorables sur les activités futures du port.

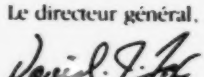
Nous croyons que le port de St. John's fera l'objet d'autres travaux d'expansion au cours des dernières années de la présente décennie.

Le président et les membres du Conseil, ainsi que le directeur général profitent de l'occasion pour remercier sincèrement tous les employés de la Société, les compagnies du port, les agences et les usagers du port, qui ont contribué à la réussite de la Société du port de St. John's en 1985.

Le président du conseil d'administration,



Le directeur général,



Rapport des vérificateurs

À l'honorable Donald Mazankowski,
C.P., député,
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de St. John's au 31 décembre 1985, ainsi que les états des résultats et surplus et de l'évolution de la situation financière de l'exercice de sept mois terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1985, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice de sept mois terminé à cette date, selon les principes comptables généralement reconnus.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur la Société canadienne des ports et aux règlements administratifs de la Société.

Deane Raymond

Comptables agréés

St. John's, Terre-Neuve
Le 14 février 1986

Bilan au 31 décembre 1985

Actif

Actif à court terme	
Encaisse	**2 646 $**
Placements (note 3)	**5 614 056**
Débiteurs	**351 506**
	5 968 208
Placements (note 3)	**946 151**
Immobilisations (note 4)	**9 940 186**
	16 854 545 $

Passif

Passif à court terme	
Comptes à payer et frais courus	**1 348 692 $**
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**57 092**
Revenus reportés	**226 184**
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada	**51 983**
	1 683 951
Avantages sociaux courus	**72 985**
Emprunts du gouvernment du Canada (note 5)	**1 896 773**
	3 653 709

Avoir

Apport du capital	**11 585 318**
Surplus	**1 615 518**
	13 200 836
	16 854 545 $

Éventualité (note 6)
Engagements (note 7)

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Fred Milley

Le directeur général,

David J. Fox

Résultats et surplus de l'exercice de sept mois terminé le 31 décembre 1985

Revenus d'exploitation	1 452 668 $
Frais d'exploitation et d'administration	864 410
Amortissement des immobilisations	211 044
Subventions tenant lieu de taxes municipales	(60 670)
	1 014 784
Bénéfice d'exploitation	437 884
Revenu de placements, net	313 728
Bénéfice net	751 612
Surplus assumé	863 906
Surplus à la fin	1 615 518 $

Évolution de la situation financière de l'exercice de sept mois terminé le 31 décembre 1985

Encaisse provenant de (utilisée par):	
Activités d'exploitation	
Bénéfice net	751 612 $
Amortissement des immobilisations	211 044
Autres éléments n'affectant pas l'encaisse	6 899
	969 555
Encaisse provenant de (utilisée par):	
Débiteurs	(54 597)
Comptes à payer et frais courus	1 066 200
Subventions tenant lieu de taxes municipales	(60 670)
Revenus reportés	74 018
	1 994 506
Activités de financement	
Diminution des emprunts du gouvernement du Canada	(47 547)
Activités d'investissement	
Acquisitions d'immobilisations	(2 020 945)
Diminution de l'encaisse	(73 986)
Encaisse et placements à court terme assumés	5 690 688
Encaisse et placements à court terme à la fin	5 616 702 $

Notes afférentes aux états financiers

au 31 décembre 1985

1. Conformément à la Loi sur la Société canadienne des ports, une requête en vue de l'établissement d'une société de port locale au port de St. John's a été approuvée et la Société du port de St. John's a été établie en date du 1er juin 1985.

Conformément à la Loi sur la Société canadienne des ports, l'actif, le passif et l'avoir ont été transférés des comptes de la Société canadienne des ports, port de St. John's à la Société du port de St. John's à leur valeur comptable.

2. Principales conventions comptables

a) Placements

Les placements, qui sont des titres garantis et émis par le gouvernement du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur la durée résiduelle des placements.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont présentées au coût à l'exception des immobilisations transférées à la Société par le Canada, lesquelles sont présentées à la valeur constatée par expertise ou à la juste valeur marchande qui ont été déterminées lors du transfert. Les subventions reçues du Canada ou de tiers pour des projets d'investissement sont déduites du coût des immobilisations en cause.

L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire pour l'année complète, débutant dans l'exercice au cours duquel l'actif devient opérationnel, à des taux établis en fonction de la durée probable d'utilisation des immobilisations.

c) Régime de retraite

Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées et des employés et de la Société. Les contributions annuelles au régime sont imputées aux résultats de l'exercice.

d) Subventions tenant lieu de taxes municipales

La dépense de subventions tenant lieu de taxes municipales est basée sur les évaluations municipales estimées, lesquelles sont ajustées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Les subventions sont payées après que les montants ont été vérifiés par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Tout ajustement est imputé aux résultats de l'exercice alors en cours. Une vérification a été effectuée en 1985 et une diminution de 85 695 $ a été comptabilisée pour les subventions afférentes aux exercices antérieurs.

e) Avantages sociaux

La Société comptabilise annuellement une provision pour les indemnités de départ, les congés annuels et les congés dus en compensation du temps supplémentaire, qui sont payables aux employés dans les exercices subséquents conformément aux politiques de la Société.

3. Placements

	Coût amorti	Valeur nominale
À court terme	5 614 056 $	5 810 600 $
À long terme	946 151 $	1 015 838 $

4. Immobilisations

	Taux d'amortissement (%)	Coût	Amortissement accumulé	Valeur comptable nette
Terrain		3 370 578 $	— $	3 370 578 $
Installations d'amarrage	2,5-10	7 776 388	4 914 659	2 861 729
Bâtiments	2,5-10	1 872 985	1 248 312	624 673
Services publics	3,3-10	494 054	398 023	96 031
Routes et pavage	2,5-10	713 084	559 250	153 834
Matériel et outillage	5-100	231 625	65 423	166 202
Mobilier et équipement	20	84 564	49 290	35 274
Construction en cours		2 631 865		2 631 865
		17 175 143 $	7 234 957 $	9 940 186 $

5. Emprunts du gouvernement du Canada

Emprunts, 9,33%, échéant en 2000, remboursables par versements annuels égaux de 198 132 $, capital et intérêts. Les emprunts ne sont pas garantis.	1 566 437 $
Versements de capital exigibles à court terme	51 983
	1 514 454
Interêts courus sur les emprunts	382 319
	1 896 773 $

Les versements de capital sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit:

1986	51 983 $
1987	56 833 $
1988	62 136 $
1989	67 933 $
1990	74 271 $

6. Passif éventuel

Des réclamations pour dommages supposément subis sur les lieux appartenant à la Société et totalisant approximativement 5 000 000 $, ont été reçues par la Société. La Société a nié toute responsabilité et aucune perte importante n'est prévue.

7. Engagements

La Société s'est engagée à affecter une somme de 394 000 $ à des projets d'investissement en date du 31 décembre 1985. Il est prévu que cette somme sera entièrement dépensée au cours de l'exercice 1986.

8. Événement subséquent

Le gouvernement du Canada a demandé des contributions en espèces de diverses sociétés de la Couronne. De cet exercice de recouvrement de fonds résulte une demande de contribution de 133 000 000 $ de la part du réseau portuaire canadien, lequel se compose de la Société canadienne des ports et de six sociétés de port locales. Cette contribution est payable comme suit: 83 000 000 $ avant le 31 mars 1986 et 50 000 000 $ avant le 30 juin 1986.

Le Conseil d'administration de la Société du port de St. John's a résolu de verser au gouvernement du Canada la somme de 1 599 000 $, représentant la part de la Société de la contribution demandée de 83 000 000 $ payable avant le 31 mars 1986. La part de la Société de la somme de 50 000 000 $, payable avant le 30 juin 1986, n'a pas été déterminée par le Conseil d'administration.

Membres du conseil d'administration

Fred Milley
Président
St. John's (T.-N.)

Faith Good
Vice-président
St. John's (T.-N.)

Tom Osborne
Propriétaire, Tom Osborne Real Estate
St. John's (T.-N.)

Paul Reynolds
Représentant en marketing
Ultramar Canada Inc.
St. John's (T.-N.)

Michael Walsh
Président
Fraternité des commis de chemin de fer, des lignes aériennes et de navigation
St. John's (T.-N.)

Dermot Dobbin
Président
BRADCO
St. John's (T.-N.)

Art Puddister
Directeur
Puddister Trading Co. Ltd.
St. John's (T.-N.)

Officiers de la Société

Fred Milley
Président du conseil

Faith Good
Vice-président

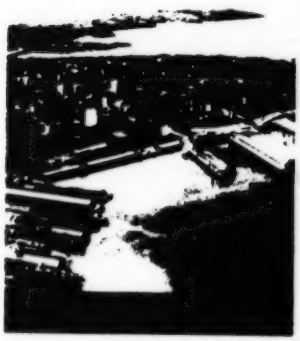
David J. Fox
Directeur général

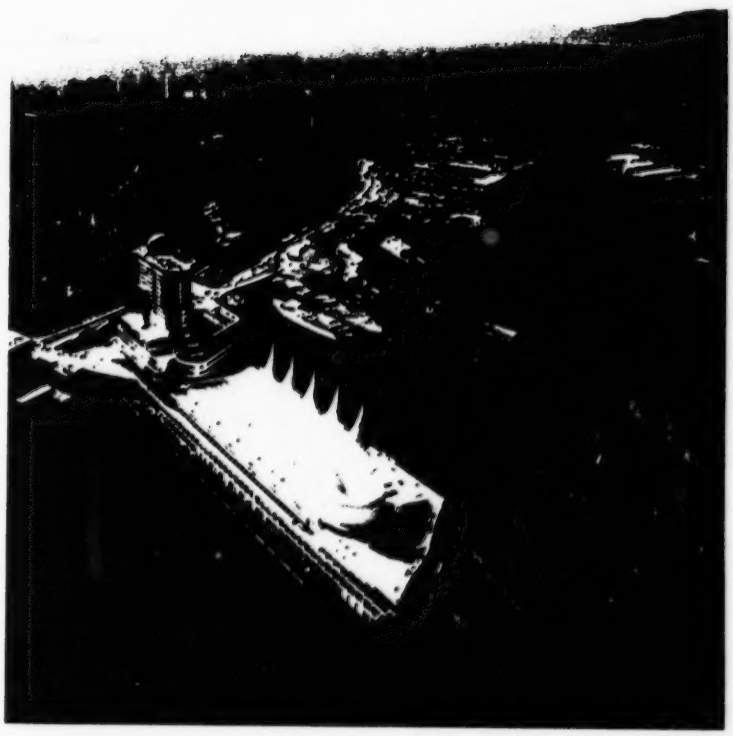
Allan W. Budden
Directeur, Administration

Charles Gosse
Directeur, Finances

Keith F. Rose
Secrétaire de la Société

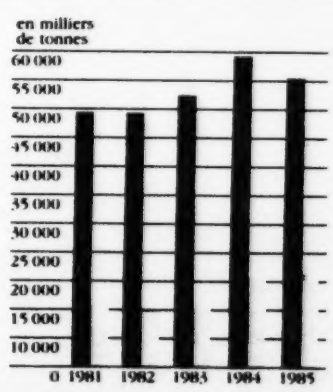
La Société du port de Vancouver





Faits saillants du rendement

- Le volume total de conteneurs manutentionnés a augmenté de 17,5 %, atteignant 178 175 unités EVP
- Le tonnage a diminué de 5,3 % pour s'établir à 56,1 millions
- Le bénéfice net a augmenté de 3,6 millions $, se chiffrant à 20,4 millions $
- Les acquisitions d'immobilisations ont totalisé 18,8 millions $



Message du président du conseil d'administration et du directeur général

Hector Perry

F.J. MacNaughton

En 1985, la Société du port de Vancouver a franchi un autre grand pas en vue de faire du port de Vancouver l'un des principaux centres de chargement de la côte ouest pour le commerce international des marchandises conteneurisées, qui prend de plus en plus d'importance. La stratégie de la Société consiste à positionner le port comme le centre de transit rapide et efficace pour les marchandises d'exportation destinées aux marchés en plein essor du Pacifique et pour les importations destinées aux villes de l'ouest et du centre du Canada.

À titre de centre de chargement de la côte ouest, le port de Vancouver est l'un des principaux maillons d'un réseau de transport qui peut acheminer, en seulement quatre jours, des marchandises conteneurisées entre les quais et des centres de commerce 4 500 kilomètres plus à l'est. Cette capacité de servir les nombreuses entreprises qui constituent les locomotives de la croissance économique du Canada suppose des efforts constants de la part des terminaux du port, de leurs débardeurs, des chemins de fer transcontinentaux, des entreprises de camionnage et des compagnies de navigation. L'objectif de la Société comme centre de chargement repose sur la performance globale de cette équipe.

Les statistiques

Le port de Vancouver a enregistré des résultats encourageants en 1985. Sur le plan statistique, le fait saillant a été la croissance soutenue du trafic de marchandises conteneurisées. Pour la troisième année consécutive, le port de Vancouver a établi des records pour ce qui est du nombre de conteneurs manutentionnés et du tonnage des marchandises conteneurisées. Le nombre de conteneurs, en unités EVP, a atteint 178 175, soit une augmentation de 26 624, ou 17,5 %.

En 1985, le port de Vancouver a manutentionné au total 56,1 millions de tonnes, une baisse de 5,3 % par rapport au tonnage record de 1984. Des baisses ont été enregistrées pour certaines marchandises d'exportation, comme le charbon, les céréales, le bois d'oeuvre et la potasse. Par contre, l'année 1985 a été marquée par une augmentation de 10,1 % des exportations de soufre, qui ont atteint un nouveau record de 6,1 millions de tonnes, et une hausse de 7,7 % des expéditions de pâte à papier, qui ont totalisé 888 000 tonnes.

Le port de Vancouver a connu l'une de ses meilleures années pour ce qui est du nombre de croisières: 267 472 passagers ont été transportés, ce qui représente une hausse de 27,8 % par rapport à l'année précédente.

Les revenus de la Société se sont établis à 104,3 millions de dollars, soit une augmentation de 10,1 % comparativement à 1984. Le résultat net en 1985 a augmenté de 3,6 millions de dollars, pour atteindre 20,3 millions de dollars. Le réinvestissement des bénéfices dans des projets d'amélioration a permis d'accroître de 18,8 millions de dollars la valeur des immobilisations au cours de l'année.

Le port

Un bon centre de chargement mondial requiert des installations modernes et efficaces. La Société du port de Vancouver reconnaît cette exigence et a consenti des investissements en vue d'améliorer les installations. Le site Centerm, qui a longtemps servi de terminal polyvalent, a été amélioré et élargi pour devenir le deuxième terminal à conteneurs du port. Au cours de 1985, on a notamment ajouté une aire d'entreposage supplémentaire de trois hectares et achevé le prolongement de 147 mètres du poste de mouillage. Avec les améliorations prévues pour 1986, le site Centerm disposera de deux postes de mouillage à conteneurs et d'une aire de formation de trains-blocs de 50 wagons. Le site Vanterm, qui est le principal terminal à conteneurs, a été amélioré par le prolongement des rails à grues pour desservir le troisième poste de mouillage. De plus, il peut maintenant manutentionner les trains-blocs à conteneurs. Au cours de l'année, l'aménagement du spectaculaire terminal pour navires de croisière a été achevé en grande partie. À son ouverture, qui est prévue pour le début de la saison des croisières de 1986, ce nouveau terminal pourra accueillir trois gros navires de croisière à la fois. À la fin de 1985, la Société du port de Vancouver a lancé un appel d'offres pour l'exploitation à long terme des terminaux de marchandises qu'elle possède. Ces changements, qui prendront effet d'ici le milieu de 1986, donneront lieu à l'octroi de contrats à long terme pour l'exploitation des trois principaux terminaux de marchandises.

L'équipe

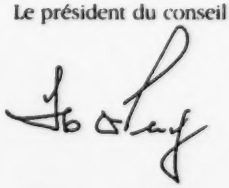
La Société du port de Vancouver a constitué une équipe de spécialistes de la gestion pour l'aider à faire face aux défis et aux débouchés qui l'attendent d'ici la fin des années 1980. Les nouvelles activités de promotion viseront à augmenter le trafic pour tout le port et non seulement pour les installations qui appartiennent à la Société. Se tournant vers les marchés futurs du Pacifique, des représentants de la Société se sont rendus en République populaire de Chine, au Japon, à Hong-Kong et à Taïwan pour rencontrer des dirigeants de compagnies de transport maritime et discuter de leurs besoins en installations portuaires. Le groupe a également visité le port chinois de Dalian. À cette occasion, un contrat d'amitié a été conclu entre Vancouver et Dalian. Tout au long de l'année, on s'est intéressé à l'avenir de la clause relative à la manutention des conteneurs, qui touche le mouvement de la plupart des marchandises conteneurisées qui passent par Vancouver. Comme l'ont souligné des représentants de la Société du port de Vancouver au Comité parlementaire des transports, le port s'est engagé à appuyer les deux parties du contrat de travail, le Syndicat international des débardeurs et magasiniers, et la «British Columbia Maritime Employer's Association» afin que soit retirée cette clause. Le retrait de la clause rendrait le port de Vancouver beaucoup plus intéressant pour les nouvelles activités dans le secteur des marchandises conteneurisées, et contribuerait fortement à en faire un centre de chargement. Nous remercions sincèrement tous les employés de la Société du port de Vancouver, ainsi que tous ceux qui travaillent dans le port et avec lui. Ils contribuent tous à édifier un meilleur port, au profit de leurs collectivités et du Canada.

Expo 86 et le port

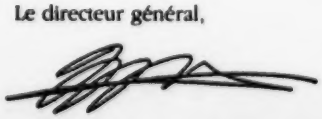
La Société du port de Vancouver sera très occupée pendant Expo 86, l'exposition internationale sur les transports et les communications qui a lieu à Vancouver cette année.

Pendant que la ville de Vancouver se prépare à accueillir le monde entier, la Société du port de Vancouver a hâte de rencontrer bon nombre de ses amis et collègues du secteur du transport maritime international au cours de l'exposition.

Le président du conseil d'administration,



Le directeur général,



Rapport du vérificateur

À l'honorable Donald Mazankowski,
C.P., député,
Ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de la Société du port de Vancouver au 31 décembre 1985 ainsi que les états des résultats et des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1985 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur la Société canadienne des ports et aux règlements administratifs de la Société.

Pour le vérificateur général
du Canada:

Raymond Dubois, C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Ontario
Le 25 février 1986

Bilan au 31 décembre 1985

(en milliers de dollars)

Actif	1985	1984
À court terme		
Encaisse	**1 087 $**	827 $
Placements (note 3)	**36 054**	28 692
Débiteurs	**9 488**	9 264
Matériaux et fournitures	**778**	718
	47 407	39 501
À long terme		
Placements (note 3)	**9 472**	9 410
Débiteurs (note 4)	**8 223**	4 596
	17 695	14 006
Immobilisations (note 5)	**177 605**	167 446
	242 707 $	220 953 $

Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	**7 892 $**	6 186 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**3 612**	4 710
Revenus reportés	**2 834**	2 129
	14 338	13 025
À long terme		
Indemnités courues des employés	**1 203**	952
Emprunts auprès du Canada	**108 204**	108 377
	109 407	109 329
	123 745	122 354

Avoir du Canada		
Capital d'apport (note 1)	**7 733**	7 733
Bénéfices non répartis	**111 229**	90 866
	118 962	98 599
	242 707 $	220 953 $

Approuvé par le conseil d'administration:

Le président du conseil,

Hector D. Perry

Rodney A. Snow
Administrateur

États des résultats et des bénéfices non répartis

(en milliers de dollars)

pour l'exercice de terminé le 31 décembre 1985	1985	1984
Revenus d'exploitation	104 349 $	94 746 $
Frais d'administration et d'exploitation	79 562	73 294
Subventions tenant lieu de taxes municipales	4 265	4 391
Amortissement	4 704	4 526
	88 531	82 211
Bénéfice d'exploitation	15 818	12 535
Revenu de placements	4 895	4 600
Frais d'intérêt sur les emprunts auprès du Canada	(350)	(361)
Bénéfice net	20 363	16 774
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	90 866	74 092
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	111 229 $	90 866 $

État de l'évolution de la situation financière

(en milliers de dollars)

pour l'exercice terminé le 31 décembre 1985	1985	1984
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	20 363 $	16 774 $
Éléments sans incidence sur les fonds		
Amortissement	4 704	4 526
Autre élément	178	115
Augmentation (diminution) des composantes d'exploitation du fonds de roulement	1 029	(1 883)
Encaisse provenant des activités d'exploitation	26 274	19 532
Activités de financement		
Emprunts auprès du Canada à rembourser à court terme	173	161
Encaisse nécessaire aux activités de financement	173	161
Activités de placement		
Ajouts aux immobilisations	18 815	20 344
Déduction aux immobilisations lors de la récupération des coûts (note 4)	(3 947)	—
Augmentation des débiteurs à long terme (note 4)	3 947	—
Autre élément	(336)	(349)
Encaisse nécessaire aux activités de placement	18 479	19 995
Augmentation (diminution) de l'encaisse et des placements à court terme	7 622	(624)
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	29 519	30 143
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	37 141 $	29 519 $

Notes afférentes aux états financiers

du 31 décembre 1985

1. Constitution en société et objectifs

La Société du port de Vancouver (la Société) a été établie, avec entrée en vigueur le 1er juillet 1983, en tant que société de port locale et elle est nommée comme société d'État à l'Annexe C, Partie II de la Loi sur l'administration financière. La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

Les objectifs de la Société sont de gérer et opérer le port de Vancouver en tant qu'instrument efficace à l'appui de la politique des ports nationaux ainsi qu'elle est présentée dans la Loi sur la Société canadienne des ports.

En conformité avec la Loi sur la Société canadienne des ports, tous les droits, obligations et éléments du passif de la Société canadienne des ports (S.C.P.), autrefois le Conseil des ports nationaux, se rattachant au port de Vancouver furent virés à la Société par la S.C.P., avec entrée en vigueur le 1er juillet 1983. L'actif net viré fut comptabilisé par la Société en tant que capital d'apport de 7 733 000 $ et de bénéfices non répartis de 67 436 000 $ selon les valeurs comptables établies dans les comptes de la S.C.P.

2. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus que l'on considère appropriés dans les circonstances et appliqués de manière uniforme. Voici un résumé des conventions comptables importantes de la Société:

a) Immobilisations et amortissement
Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant à l'exception de celles virées du Canada au Conseil des ports nationaux, maintenant la S.C.P., qui sont enregistrées par la Société du port de Vancouver à des valeurs établies au moment de ce virement, soit la valeur d'expertise ou la juste valeur marchande. L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire, à partir de l'exercice pendant lequel l'élément de l'actif est mis en opération, à des taux fondés sur la durée d'utilisation estimative des éléments d'actif, notamment:

Dragage	40 ans
Installations d'amarrage, immeuble, routes et surfaces	10 à 40 ans
Services publics	10 à 33 ans
Machinerie et matériel	1 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans

b) Charges de pension de retraite
Le régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le Gouvernement du Canada s'adresse à tous les employés permanents de la Société. Les contributions au Régime sont exigées à la fois de l'employé et de la Société. Ces contributions représentent le passif total de la Société et elles sont imputées dans les comptes de la période courante.

c) Assurance
La Société assume essentiellement toutes les responsabilités quant aux incendies et dommages à la propriété, ainsi que les demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Tous les coûts découlant de ces responsabilités sont inscrits aux comptes de la période pendant laquelle ils sont défrayés.

d) Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont établies selon les évaluations municipales estimatives modifiées conformément à la Loi sur les subventions aux municipalités. Après la vérification des sommes par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada, tous les rajustements pour rendre définitif sont présentés dans les comptes de la période du règlement.

e) Indemnités des employés
La Société accumule dans ses comptes un passif estimatif pour la cessation d'emploi et les congés annuels. L'on établit une provision pour ces indemnités en vertu des conventions collectives et selon la politique de la Société.

3. Placements

Les fonds sont investis dans les bons du Trésor (court terme) et les obligations (long terme) du gouvernement du Canada qui sont déclarés au coût amorti, les primes ou les escomptes étant amortis sur les périodes jusqu'à échéance. Au 31 décembre 1985, la valeur marchande des bons du Trésor se rapprochait de la valeur comptable; la valeur marchande des obligations était de 10 526 300 $.

4. Débiteurs à long terme

Les débiteurs à long terme proviennent:
a) des ententes de 20 ans qui portent sur la vente d'installations d'élévateurs à grain et qui viendront à échéance au cours de périodes de 9 à 11 ans à des taux d'intérêt variant de 5,75% à 6,625%.

b) d'une entente ne portant pas intérêt signée le 30 avril 1985 visant le remboursement de 3 947 300 $ à l'égard des coûts capitalisés en 1983 pour la pose du matériel de remplissage de la digue Robert Banks. Le remboursement à la Société doit avoir lieu lorsque les éléments de rail auront été installés sur la chaussée de la digue ou en avril 1994, soit la date la plus rapprochée.

5. Immobilisations

(en milliers de dollars)

	1985			1984
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Net	Net
Terrains	75 135 $	— $	75 135 $	79 083 $
Dragage	304	154	150	100
Installations d'amarrage	48 400	20 779	27 621	21 813
Immeubles	19 551	7 701	11 850	12 128
Services publics	10 415	4 254	6 161	5 938
Routes et surfaces	24 482	12 101	12 381	13 798
Machinerie et matériel	21 937	7 217	14 720	15 577
Mobilier et matériel de bureau	582	511	71	106
Travaux de construction en cours	29 516	—	29 516	18 903
	230 322 $	52 717 $	177 605 $	167 446 $

6. Emprunts auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1985	1984
Emprunts portant intérêt à 7,5% remboursable en versements de capital et d'intérêt réunis jusqu'au 31 décembre 2000	4 506 $	4 667 $
À déduire: tranche à court terme	173	161
	4 333	4 506
Emprunt sans intérêt avec une échéance indéfinie	76 494	76 494
Intérêt couru non échu	27 377	27 377
	108 204 $	108 377 $

L'emprunt sans intérêt et l'intérêt couru non échu furent virés à la Société par la S.C.P. à partir du 1er juillet 1983. Cet emprunt remplace un emprunt pour la même somme et portant intérêt sur lequel l'intérêt de 27 377 000 $ s'était accumulé jusqu'au 31 décembre 1980.

Les exigences de remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 173 000 $ en 1986, 185 000 $ en 1987, 199 000 $ en 1988, 214 000 $ en 1989 et 230 000 $ en 1990.

7. Engagements et éventualités

Au 31 décembre 1985, le coût estimatif d'achèvement de tous les projets d'investissement approuvés était de 29 000 000 $ pour lesquels la Société avait des obligations à contrat à cette date de 5 900 000 $.

Des réclamations totalisant environ 2 000 000 $ à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages que l'on prétend avoir subis sur la propriété de la Société et de diverses autres questions en litige ont été établies à l'encontre de la Société. De l'avis de la direction, le dénouement final quant à ces réclamations n'entraînera pas de perte importante.

La Société a des obligations en vertu de baux à long terme pour des locaux de bureaux s'élevant dans l'ensemble à 1 171 000 $ pour la période allant du 1er janvier 1986 jusqu'au 31 octobre 1988 qui comportent un loyer annuel de base de 448 000 $. Les obligations exigent également le paiement d'une quote-part au prorata des coûts d'exploitation estimatifs de 67 000 $ pour 1985.

8. Opérations entre apparentés

La Société est apparentée aux termes de la propriété en commun à tous les ministères, organismes et sociétés d'État constitués par le gouvernement du Canada.

En plus des emprunts auprès du Canada déclarés à la note 6 et d'un versement supplémentaire de 8 000 000 $ à Corporation Place du Havre Canada pour la construction d'une installation de bateaux de croisière à Place Canada à Vancouver (C.-B.), la Société a versé 1 900 000 $ à la Société canadienne des ports en tant que sa quote-part des dépenses du siège social de cette Société.

9. Événement postérieur à la date du bilan

Le Gouvernement du Canada a fait la demande de contributions au comptant auprès de diverses sociétés d'État, y compris le système de Ports Canada composé de la Société canadienne des ports, la Société du port de Vancouver et d'autres sociétés de port locales. Ce programme de recouvrement d'encaisse porte sur les exercices 1985-1986 et 1986-1987. Il y a eu une demande de visant une contribution de 83 000 000 $ auprès du système de Ports Canada à verser au Gouvernement du Canada d'ici le 31 mars 1986.

Le Conseil d'administration de la Société du port de Vancouver a passé une réclamation lors de sa réunion du 25 février 1986 d'effectuer la remise au Gouvernement du Canada d'ici le 31 mars 1986 de la somme de 14 059 000 $, ce qui représente la part de la Société à l'égard de la contribution de 83 000 000$ demandée pour 1985-1986.

Il y a en plus une demande à l'endroit d'une contribution de 50 000 000 $ auprès du système de Ports Canada à verser d'ici le 30 juin 1986. La part de la Société touchant cette somme n'a pas été établie.

Membres du conseil d'administration

Capitaine Hector D. Perry
President
Ganges Island (C.-B.)

Jane E. Frost
Vice president
Vancouver (C.-B.)

Norman G. Cunningham*
President du conseil et directeur general
British Columbia Maritime Employers Association
Vancouver (C.-B.)

Laurie G. Maranda*
Vice president
Chouinard, Woodburn, McKenzie Maranda Ltd. Consulting Engineers
Vancouver (C.-B.)

Jack Munro
President
Syndicat international des travailleurs du bois d'Amerique, conseil n° 1
Vancouver (C.-B.)

Richard I. Nelson
Vancouver (C.-B.)

Rodney A. Snow*
Avocat
Vancouver (C.-B.)

* Membre du comité de verification

Officiers de la Société

Capitaine Hector D. Perry
President du conseil

F.J. MacNaughton
Directeur général

N.C. Stark
Adjoint au gérant de port

P.L. Clark
Secretaire de la Société

D.G. Buggie
Directeur, Finances

Adresses des ports

Port de Belledune
a/s du bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél.: (613) 957-6787

Port de Chicoutimi
C.P. 760
Chicoutimi (Québec)
G7H 5E1
Tél.: (418) 543-0265

Port de Churchill
C.P. 217
Churchill (Man.)
R0B 0E0
Tél.: (204) 675-8823

Société du port de Halifax
Ocean Terminals
C.P. 336
Halifax (N.-É.)
B3J 2P6
Tél.: (902) 426-3643

Société du port de Montréal
Édifice du port de Montréal
Cité du Havre, Aile n° 1
Montréal (Québec)
H3C 3R5
Tél.: (514) 283-7042

Port Colborne
C.P. 129
Port Colborne (Ont.)
L3K 5V8
Tél.: (416) 834-3644

Port de Prescott
C.P. 520
Prescott (Ont.)
K0E 1T0
Tél.: (613) 925-4228

Société du port de
Prince Rupert
110 ouest, 3e avenue
Prince Rupert (C.-B.)
V8J 1K8
Tél.: (604) 627-7545

Société du port de Québec
150, rue Dalhousie
C.P. 2268
Québec (Québec)
G1K 4C4
Tél.: (418) 648-3558

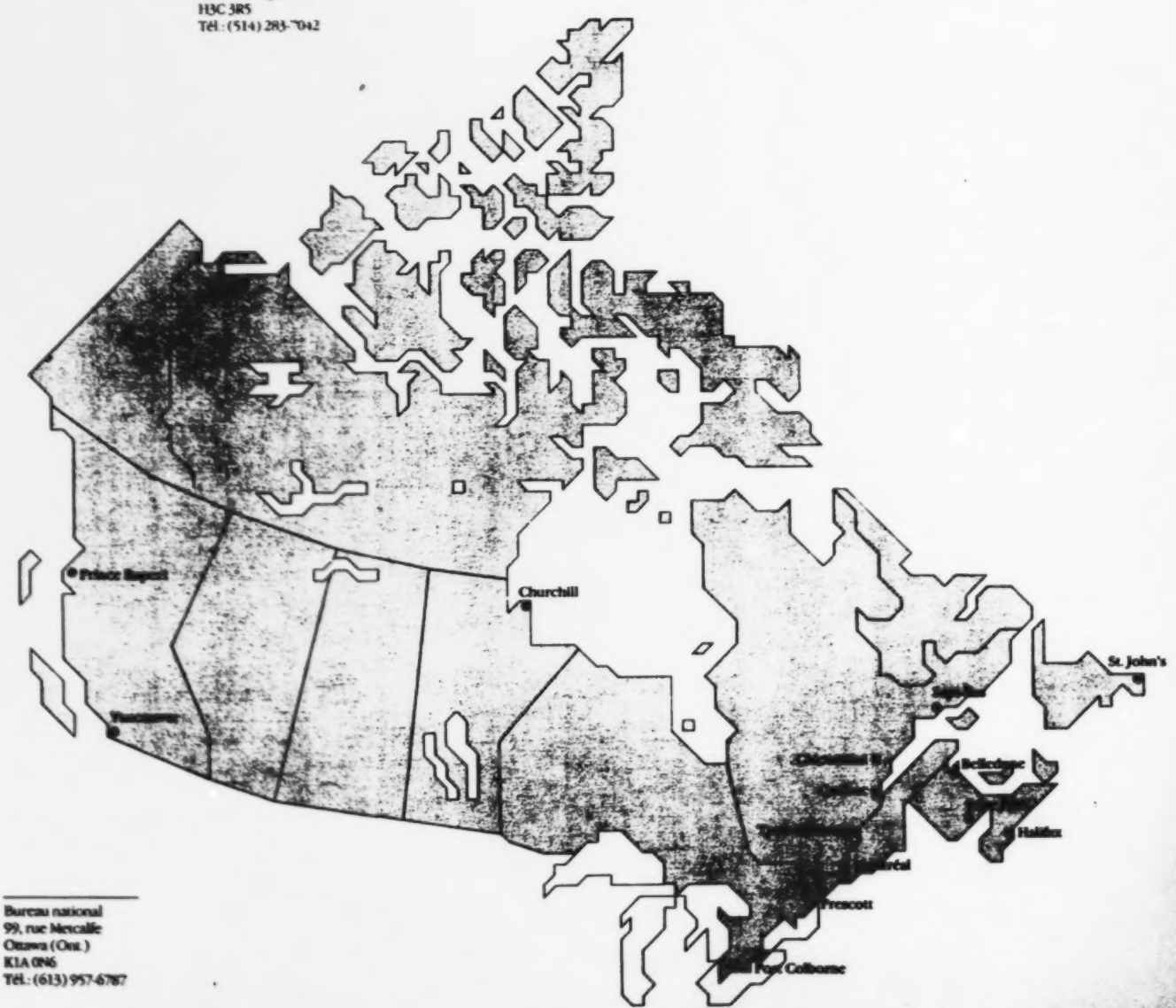
Port de Saint John
133, rue Prince William
Saint John (N.-B.)
E2L 2B5
Tél.: (506) 648-4869

Port de Sept-Îles
C.P. 280
Sept-Îles (Québec)
G4R 4K5
Tél. (418) 968-1231

Société du port de St. John's
3, rue Water
St. John's (T.-N.)
A1C 5X8
Tél.: (709) 772-4664

Port de Trois-Rivières
C.P. 999
1545, rue du Fleuve
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5K2
Tél.: (819) 378-3939

Société du port de
Vancouver
1900-200, rue Granville
Vancouver (C.-B.)
V6C 2P9
Tél.: (604) 666-8978



Bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél.: (613) 957-6787